15e Année. — N° 710. PRIX UN FRANC Etranger : 1 fr. 50. 22 juin 1912. Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

NUMERO EXCEPTIONNEL

48 pages - 200 illustrations

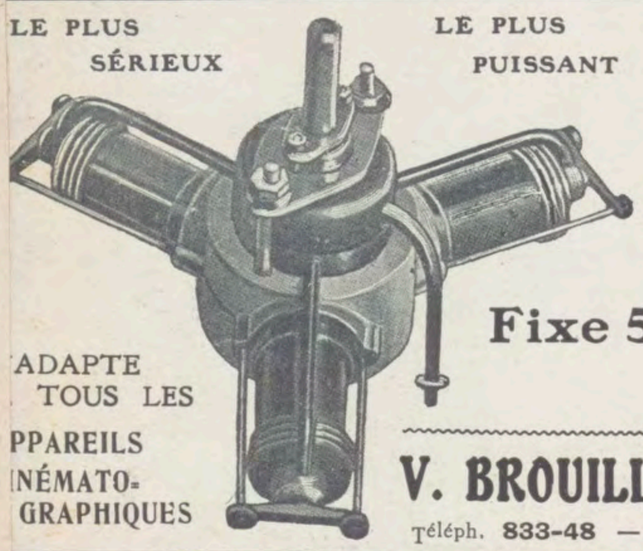
LE GRAND PRIX DE L'AÉ. C. F.
(Compte rendu complet).
AVANT LE CIRCUIT DE DIEPPE
LE PRIX DU JOCKEY CLUB

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBE** ED. PINAUD

LE PLUS SÉRIEUX — LE PLUS PUISSANT — LE MOTEUR

PRIMA



est le seul qui enlève tous les appareils jusqu'à 3 mètres d'envergure.

S'ADAPTE TOUS LES APPAREILS CINÉMATOGRAPHIQUES

Fixe 55 fr. - Rotatif 60 fr.

Thermo détendeur : 25 fr.
Cartouche acide carbonique : 4 fr.

V. BROUILLET CONSTRUCTEUR 1 bis, Quai aux Fleurs, PARIS

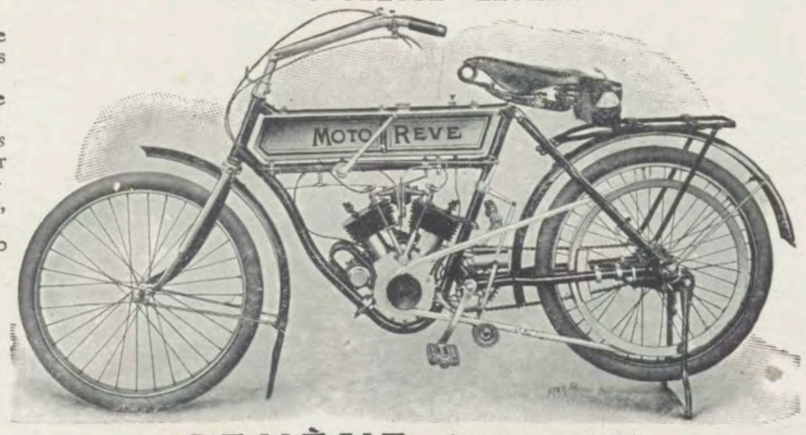
Téléph. 833-48 — Demander le Catalogue V franco sur demande

LA MOTO-RÊVE

MOTOCYCLETTE LÉGÈRE

Gagnante de deux médailles de vermeil offertes par le Touring-Club aux Concours organisés par l'Automobile-Club de Nice, Avril 1909, et le Moto-Club de Marseille, Avril 1911.

FORCE : 2, 2 1/2, 3 HP



A Un et Deux Cylindres à Magnéto.

Soupapes commandées

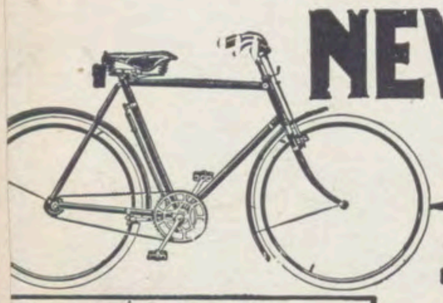
Catalogue Illustré gratis et franco

GENÈVE (SUISSE)

Pneu Diamond

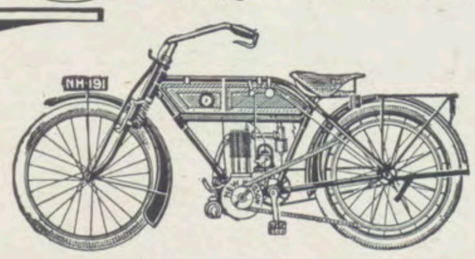
THE DIAMOND RUBBER C° of New-York

Téléphone : 540-72 — *5, Rue Denis-Poisson, PARIS* — Téléphone : 540-72



NEW-HUDSON CYCLES et MOTOS

LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE.

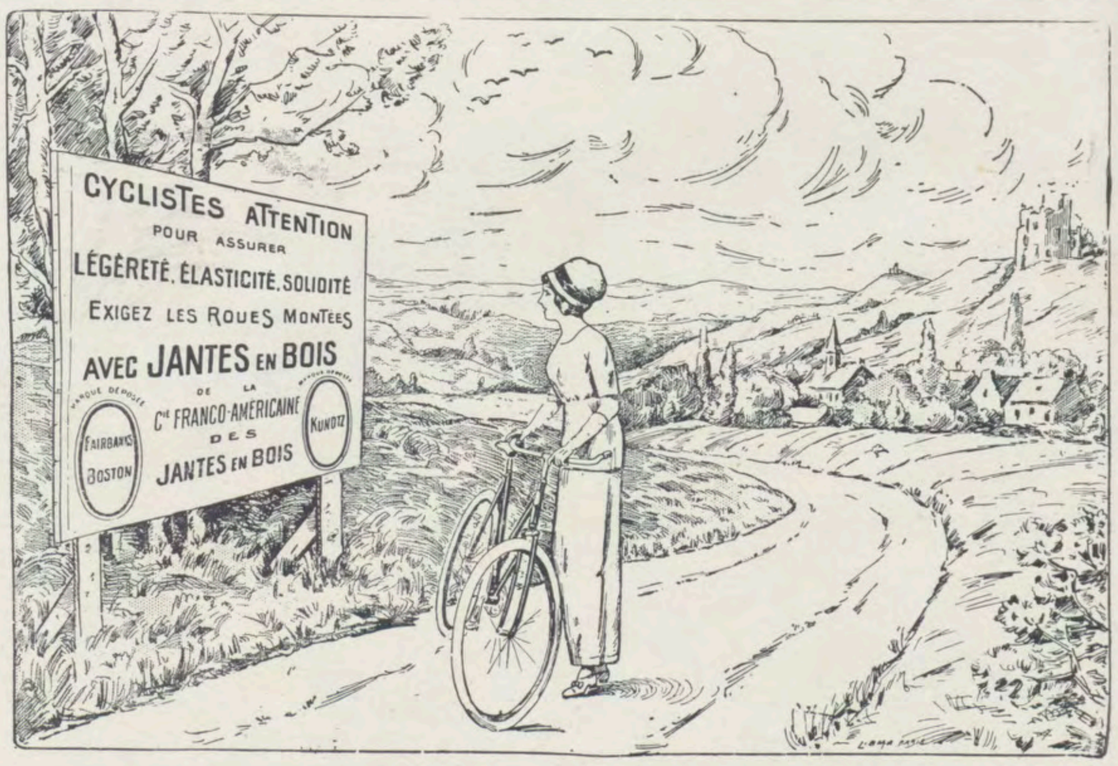


SIÈGE SOCIAL
5, RUE DE SABLONVILLE
NEUILLY-PARIS

à 3 Vitesses et Débrayage

Demander Catalogue descriptif

MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION : 41, avenue de la Grande-Armée PARIS



MOTO NAPHTA

PREMIERE ESSENCE DU MONDE

LES HOTELS BUCHER-DURRER **BURGENSTOCK** près LUCERNE (Suisse)

Situation climatérique la plus distinguée au lac de Lucerne.
Altitude : 870 mètres. —o— Grand Parc naturel.

PALACE HOTEL - HOTEL DU PARC - GRAND HOTEL

600 Lits. — Médecin. — Pharmacie. — Prospectus.

Lucerne Palace Hôtel

Maison de tout premier ordre. — Sur le Lac, avec grand jardin.

FAUTEUILS mûs par la personne assise

DUPONT

10, rue Hautefeuille
PARIS (VI°)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Succursale à Berck-Plage

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

A LOUER, meublé ou non, petit château, près Bayeux (Calvados). Vastes communs, pet. herbage, gr. jardin. Tr b. av. et promen Droit de chasse sur ferme proche. Proximité de la mer. S'ad. MM. Séjourné, 4, pl. St-Martin, Caen.

La Vie au Grand Air

N° 718 ✱ 22 Juin 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

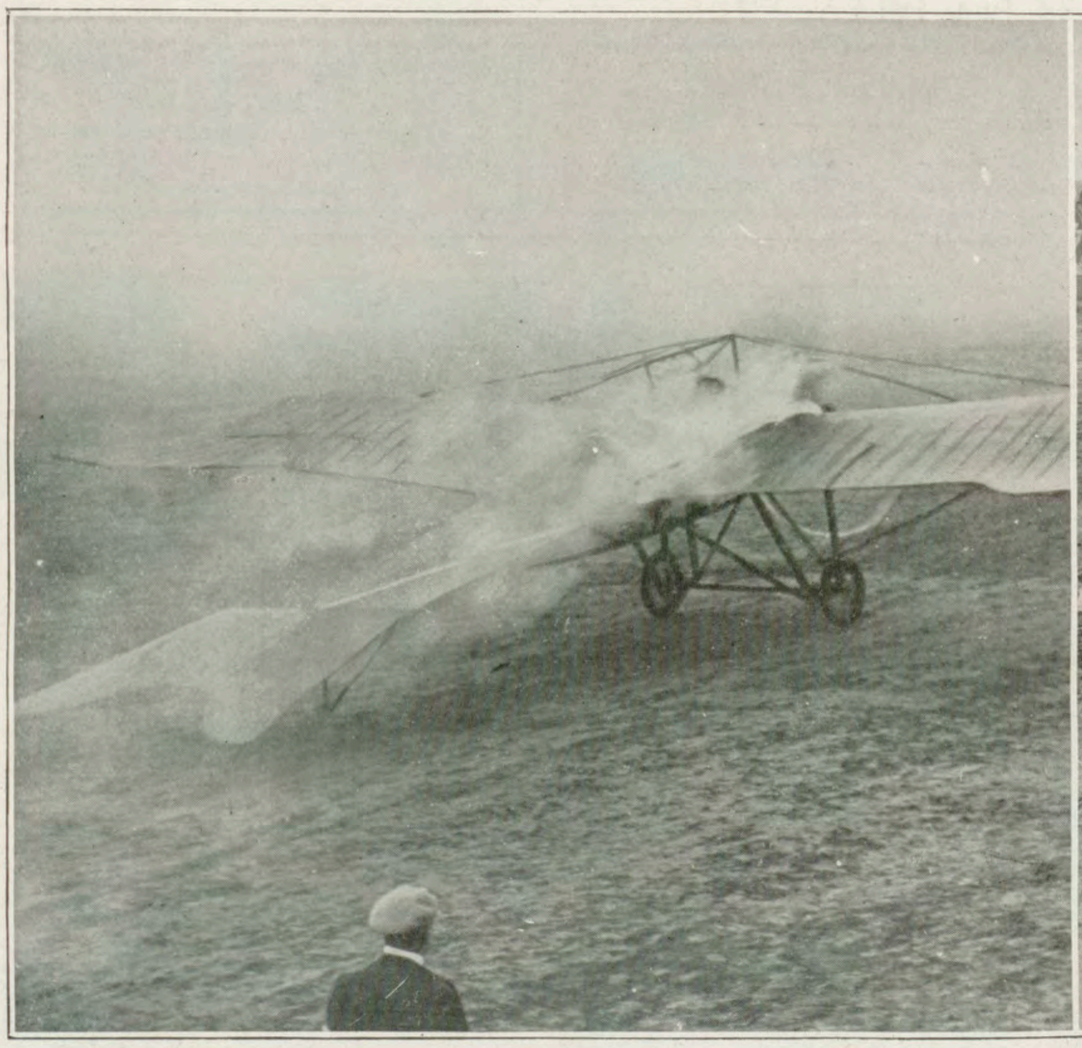
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie June 22 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

GARROS, LE HEROS DU CIRCUIT D'ANJOU

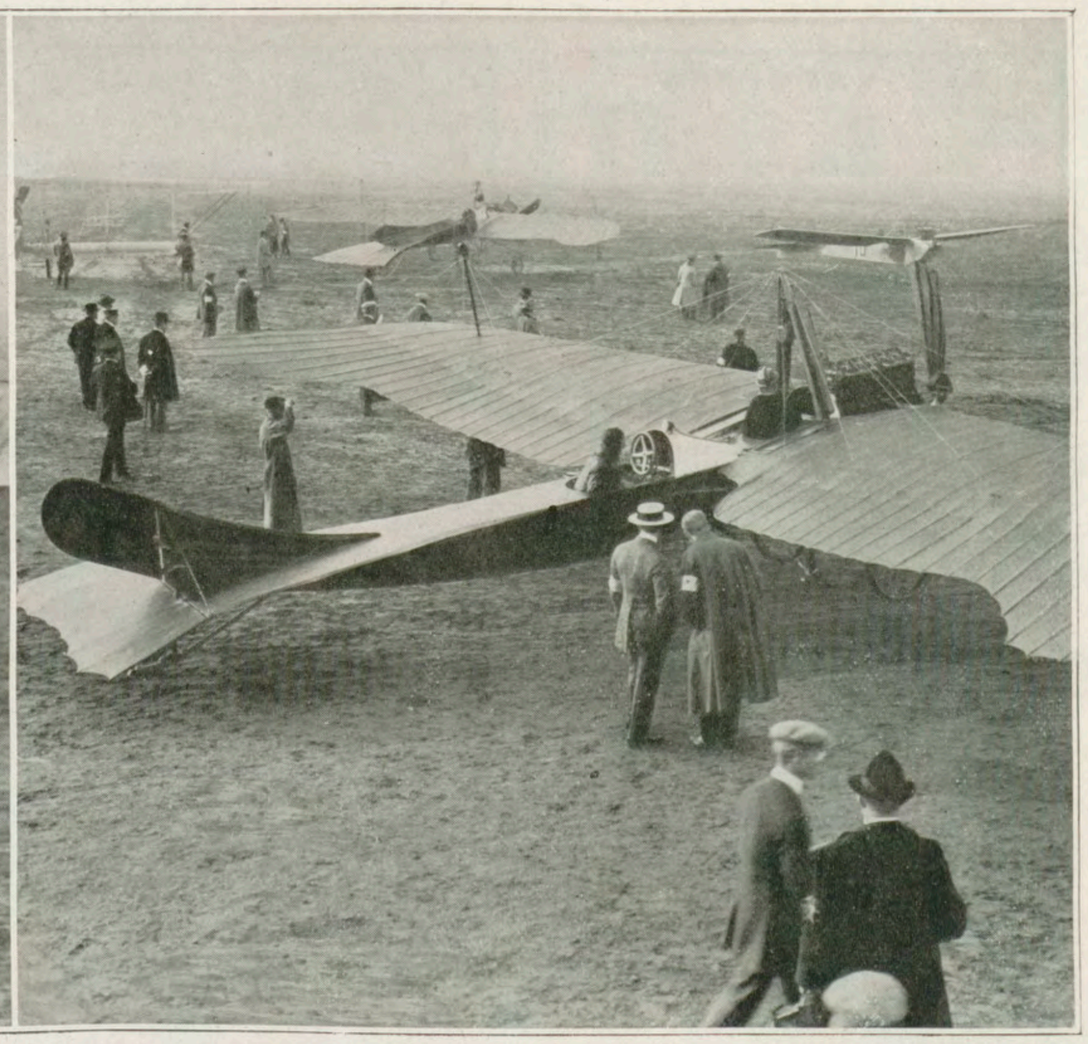
Garros, seul, parvint à accomplir, le 1er jour, les trois tours du Circuit d'Anjou. Le lendemain, il terminait sans encombre les quatre tours qui lui restaient à couvrir. Notre photographie le représente au moment où il rentre, après sa victoire, en compagnie d'Alfred Leblanc (monoplan Blériot, moteur 50 ch. Gnôme, magnéto Bosch, hélice Chauvière).

LA COURSE BERLIN-VIENNE



LE DÉPART DE L'INGÉNIEUR HIRTH

La course Berlin-Vienne a été gagnée par l'ingénieur allemand Hirth, déjà vainqueur du Circuit du Haut-Rhin. Il est allé de Berlin à Breslau (309 kil.) en 4 h. 26 m. et de Breslau à Vienne (249 kil.) en 2 h. 59 m.



LES DÉPARTS DE BERLIN

Sur onze concurrents qui étaient engagés, trois seulement atteignirent Breslau le premier jour. Dans cette étape, Hirth était troisième. Il regagnait son retard le lendemain, ses vainqueurs étant arrêtés par des pannes.

L'ARRIVÉE DE CSAKAY A BRESLAU

Hirth était arrivé à Breslau à 8 h. 50. Il précédait Csakay de 10 minutes et Bergmann de 12 ; mais Csakay et Bergmann étaient partis bien après lui. Le classement donna à la première étape : 1. Csakay, en 2 h. 58 m. ; 2. Bergmann, en 3 h. 26, et Hirth en 4 h. 28 m. En médaillon, Hirth et son passager.

SOMMAIRE

Le Circuit d'Anjou ... Couverture
Garros, le héros du Circuit d'Anjou ... 441
La Course Berlin-Vienne ... 442
Le Grand Prix de l'Aé C. F., par André Beaumont. 443
Le Grand Prix de l'Automobile Club, par Georges Prade ... 443
Les moteurs de Dieppe, par Henri Petit ... 445
La route du Circuit, par Marcel Viollette. ... 446
Les Championnats de France d'Athlétisme ... 447
L'outsider Friant II, au prince Murat, gagne le Derby ... 448 449
Les Championnats de France d'Athlétisme ... 450
Carpentier résistera-t-il à Frank Klaus? par Jacques Mortane ... 451
Les Jeux Olympiques, par Géo Lefèvre ... 451
Le Bloc-Notes de la semaine ... 453
Les Récents vainqueurs, par René Riondet. ... 454
Le Derby de Chantilly, par Stuart ... 454
La Semaine de Chantilly ... 455
Le Match Klaus-Carpentier ... 456
Le dernier tour d'hélice ... 457
La Veille du Grand jour ... 458
Les premiers départs d'Angers ... 459
L'Attente à Angers pendant le 1er tour ... 460
Le premier retour à Angers ... 461
A Cholet et aux environs ... 462
Garros arrive à Cholet ... 463
La seconde journée du Grand Prix de l'Aéro-Club fut très animée ... 464 465
Les départs le second jour ... 466
L'escale à Saumur ... 467
Le Glorieux vaincu ... 468
Le Triomphe de Garros ... 469
Leurs expressions ... 470
Un aérobus tombe avec tous ses passagers ... 471
Les monoplans militaires Hanriot ... 472
Le Circuit de Dieppe ... 473
Les Conducteurs du Grand Prix de l'A. C. F. ... 474 475
Les principaux points de vue du Circuit de Dieppe 476 477
Les voitures de Dieppe ... 478 479
Les voitures et quelques moteurs de Dieppe ... 480
Le Barême des vitesses sur le Circuit de Dieppe ... 481
Liste des Concurrents du Grand Prix ... 481
La Carte du Circuit de la Seine-Inférieure ... 482 483
Les caractéristiques des voitures de Dieppe ... 484

Les abonnés de la Vie au Grand Air *bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé* Le Carnet Multiprimes, *où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire.* Le Carnet Multiprimes *est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.*

Principaux avantages accordés à nos abonnés.

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50);

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion);*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande);

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

En outre, tout abonné d'un an à la Vie au Grand Air *qui souscrira également un abonnement d'un an à* Je Sais Tout *ou à* Fermes et Châteaux *bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois s'il le désire ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).*

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

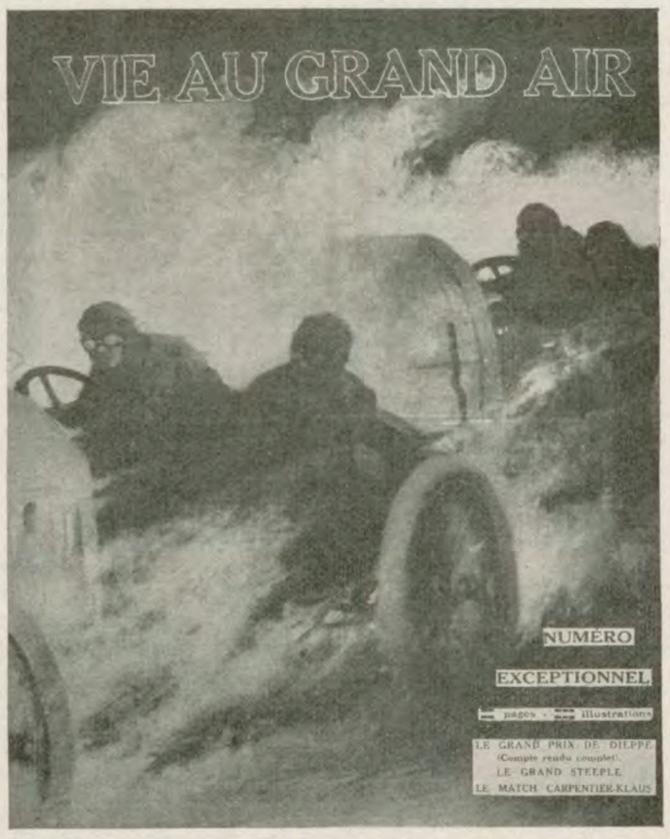
UN TOUR DE FORCE DANS L'ÉDITION

Ainsi que nous l'avions promis à nos lecteurs, nous leur donnons aujourd'hui un numéro spécial dans lequel ils trouveront, outre les actualités de la semaine, le Prix du Jockey-Club, les championnats de France d'athlétisme, la course Berlin-Vienne, etc., un compte-rendu complet du Grand Prix de l'Aéro-Club avec 16 pages d'illustrations; s'ils veulent bien se souvenir que cette grande épreuve s'est disputée à Angers dimanche et lundi, ils reconnaîtront que nous n'avons pas perdu un instant pour leur apporter aujourd'hui l'image vivante des événements qui se sont passés pendant ces deux jours.

Mais nous comptons faire mieux encore la semaine prochaine. C'est, en effet, le mardi et le mercredi que se court, sur le Circuit de Dieppe, le Grand Prix de l'Automobile Club de France. Malgré cette date tardive, nous donnerons dans ce prochain numéro qui sera mis en vente à Paris, le compte-rendu complet de la grande épreuve automobile, avec les photographies prises par les dix opérateurs que nous allons disposer tout le long du parcours. C'est un véritable tour de force d'édition dont nos lecteurs nous sauront gré, nous en sommes certains d'avance.

Ce numéro contiendra également le compte-rendu du match Frank Klaus-Carpentier et Ledoux-Digger Stanley, le Grand Steeple d'Auteuil, les favoris du Grand Prix avec les pronostics de Stuart, etc., etc,

Ce numéro exceptionnel, qui contiendra 36 pages et 150 illustrations, sous une impressionnante couverture en couleurs d'Orazzi, sera vendu un franc.



REPRODUCTION DE LA COUVERTURE EN COULEURS D'ORAZZI, POUR NOTRE NUMÉRO SPÉCIAL DU 29 JUIN

Ainsi qu'il arrive toujours pour nos numéros spéciaux, il sera à coup sûr rapidement épuisé. Il est donc prudent de le retenir, dès à présent, chez les marchands de journaux. Comme tous les numéros exceptionnels, ce numéro sera adressé gratuitement à tous nos abonnés.

AVIATION

Le Grand Prix de l'Aéro-Club

Les organisateurs de cette manifestation aérienne n'avaient certainement pas prévu qu'elle se transformerait en une véritable épopée.

Par le fait de disqualification ou de syndicats de constructeurs d'une part et de la tempête d'autre part, la course se trouva restreinte entre un petit nombre de pilotes.

Le règlement avait été conçu en vue d'une promenade aérienne du plus grand nombre possible de passagers, et nous assistâmes, au contraire, à la lutte de deux hommes seuls sur leur machine, cette machine volant surtout par la main qui la menait.

Au-dessus de toutes les autres, se dresse la belle figure de Garros, surmontant des ailes qui ont surmonté la tempête.

Garros, Brindejonc des Moulinais furent héroïques et superbes : le premier, d'un courage tranquille et silencieux mais inflexible, partant sans éclat à l'heure prédite, au mépris des rafales et de la sombre menace du ciel, alors que nos nerfs se tendaient d'étonnement et d'admiration, et le second, entraîné par le bel exemple de son rival. D'autres, peu nombreux mais héroïques, durent bientôt abandonner.

Et ce combat, réduit à un simple duel, nous offrit un spectacle bien plus grandiose, plus instructif et plus émouvant que ne l'eût été une ronde perpétuelle d'appareils dans un ciel bleu et calme.., tant pis pour les amateurs de meetings !

Mais pourquoi l'injustice de la fermeture du contrôle à la même heure pour des concurrents partis à des intervalles de plus d'une heure ? Le hasard des courses n'est-il déjà pas assez grand pour lui ajouter encore l'aléa d'un tirage au sort aveugle ?

En somme, de cette première journée, on peut tirer deux leçons :

D'abord les règlements ont encore comporté des lacunes et des injustices, et cependant, une fois faits il vaut mieux les appliquer brutalement que les enfreindre.

Ensuite, là où on croyait voir vaincre seulement des machines, c'est encore l'homme qui a vaincu.

André Beaumont.

AUTOMOBILE

Le Grand Prix de l'Automobile-Club

Les deux formules de la course. -- Les voitures et leurs conducteurs.

Nous voici revenus à la course d'automobiles, au Grand Prix de l'Automobile Club, après quatre ans d'arrêt. Nous voici à nouveau sur ce même Circuit de Dieppe, où l'on courut en 1907 et en 1908. Que nous réservent les journées futures ? La tradition va-t-elle se renouer ?

La Course comporte cette fois un double programme, deux jours et deux courses, comme pour les aéroplanes à Angers. Sur le classique circuit de Dieppe-Londinières-Eu-Dieppe, qui compte 77 kilomètres, on tournera 10 tours, soit 770 kilomètres, le premier jour, et ceux qui auront, en moins de onze heures, couvert la distance, le 25 juin, repartiront le 26 juin pour 770 kilomètres encore. Le classement sera fait sur le total des deux jours. C'est la course la plus longue qui se soit encore donnée sur un circuit.

Deux types de voitures y participeront, l'un de construction libre, sans restriction, l'autre de puissance réduite, d'après une formule dite des Trois Litres. Les voitures de ce type auront un classement à part, mais pourront battre les autres si elles le peuvent.

Tel est le programme, en bloc.

LA FORMULE LIBRE

Examinons maintenant comment chacun a résolu ou tout au moins essayé de résoudre les difficultés. Pour la formule de la Coupe des Trois Litres, il est certain que la rigueur des chiffres amenait les uns comme les autres à des solutions, sinon identiques, au moins analogues. Nous y reviendrons tout à l'heure; mais l'examen de la formule libre va nous montrer une incroyable diversité de points de vue. Il est malheureux qu'un plus grand nombre de fabricants ne se soient pas attachés à la recherche du problème qui leur était posé. Par sa largeur de vues, par son absence même de formules, elle nous promettait une solution intéressante entre toutes : comment, en 1912, les ingénieurs, formés par dix-sept ans de courses d'automobiles, pourraient-ils concevoir la voiture sinon la plus rapide, mais à la fois la plus rapide et la plus régulière, celle dont le travail du métal, aussi bien dans le moteur d'une part que dans les engrenages d'autre part, la répartition des poids, leur équilibre, la tenue à la route, et le travail même des pneumatiques, qui est un peu fonction de tout cela, donne la meilleure voiture sur 1.540 kilomètres.

CHEVALIER RENÉ DE KNYFF
Président de la commission sportive de l'A. C. F.

Sept marques ont répondu à cet appel, huit en comptant Darracq, mais les célèbres usines de Suresnes, qui paraissaient à tous qualifiées pour nous donner une des meilleures réponses, ont, cette année, décliné la lutte.

Les voitures et leurs conducteurs. — A dire vrai, il n'y a même que deux marques, Fiat et Lorraine-Dietrich, qui aient poussé leurs moteurs quatre cylindres, et l'on pourra voir que tous deux ont construit des voitures qui auraient été qualifiées d'après l'ancienne et dernière formule des courses de vitesse, les quatre cylindres de 155 d'alésage. Les autres, fort visiblement, sont celles qui n'ont pas voulu faire des moteurs spéciaux pour la Coupe des Trois Litres. La marque belge Excelsior a confié sa chance aux six cylindres, dont l'alésage de 110 est également la vieille mesure classique.

Voyons un peu chaque type des voitures, et afin d'examiner un ensemble, nous parlerons en quelques mots des constructeurs, dont la plupart d'ailleurs sont des nouveaux venus. Après quatre ans d'interruption de courses en France, il ne pouvait d'ailleurs en être autrement.

La maison Fiat, si redoutable en course ces huit dernières années, en Europe et à l'étranger, présente trois voitures ayant un moteur de quatre cy-

lindres de 150 millimètres d'alésage et de 200 de course, fondus par paires. Quatre soupapes par cylindres, placées au-dessus; coussinets en métal blanc, graissage sous pression, allumage par magnéto; pompe et radiateur nid d'abeilles; embrayage par cône; quatre vitesses, transmission par chaînes; roues démontables de 875 et 895 avec pneus de 105 et 135. Empattement, 2 m. 70; voie, 1 m. 32; poids, 1150 kilos, roues Rudge-Withworth. Avec trois gaillards à la barre, comme Bruce Brown, le vainqueur du Grand Prix d'Amérique, 650 kilomètres, à 120 à l'heure de moyenne, de Palma, son rival, et Wagner, qui fut l'un des plus rapides conducteurs français, cette équipe s'impose comme favorite. Lorraine-Diétrich peut seule, en vitesse, lui disputer la victoire. Ses quatre voitures sont des quatre-cylindres de 155 d'alésage et de 200 de course. Deux soupapes par cylindre au sommet, graissage sous pression, magnéto, pompe et nid d'abeilles, embrayage à cône, quatre vitesses, chaînes, même dimension des roues que Fiat. Empattement, 3 mètres, voie 1 m. 40. La similitude presque absolue entre les deux marques rivales est frappante. Les quatre conducteurs sont trois anciens rois du volant, Hémery et Hanriot, des camarades « d'écurie » et rivaux de gloire de Wagner; Bablot, qui n'a jamais lâché la course et qui triompha chaque année, entre autres à Boulogne, et un nouveau venu, dont on dit grand bien, Hem. Les deux équipes se valent. En 1907, le Grand Prix de Dieppe fut le duel Dietrich-Fiat, Duray contre Lancia et Nazzaro. Celui de 1912 pourrait en être la répétition.

Peugeot ne présente que deux grosses voitures, deux autres disputant la Coupe des Trois Litres sous le titre du Lion-Peugeot, et représentant, dans l'union des deux maisons, les unes, les anciennes automobiles Peugeot, les autres, les anciennes voiturettes. Quatre cylindres de 110 d'alésage et 200 de course, c'est-à dire un moteur moins puissant. Il est vrai que la voiture ne pèsera que 900 kilos au lieu de 1250. Voiture usant moins de pneus, et par conséquent s'arrêtant moins souvent, moteur régulier et sûr. Deux soupapes par cylindre, au-dessus, graissage sous haute pression, magnéto, pompe et nid d'abeilles, embrayage à disques, quatre vitesses, cardan. Même dimension de roues et de pneus, roues Rudge-Withwort. Empattement, 2 m. 50, voie, 1 m. 35. Conducteurs, Boillot et Gout, qui, jadis, avec le regretté Giuppone, passèrent, avec autant de succès, de la moto à la voiturette et de la voiturette à la voiture légère.

Rolland-Pilain, les usiniers de Tours, présentent deux voitures à peu près analogues. Quatre cylindres du même alésage, 110, mais de course ordinaire, 165. Tout le reste est identique à la Peugeot, sauf la transmission par chaînes. Le poids seul est un peu supérieur, 950 kilos. Roues de 880 et pneus de 120 à l'arrière environ. Empattement. 2 m. 51, voie, 1 m. 33, roues Rudge-Withworth. Les conducteurs sont Guyot et Fauquet

La marque belge Excelsior ne met qu'une seule voiture en ligne, un six cylindres de 110 d'alésage et de 160 de course, en deux groupes de trois cylindres. Deux soupapes par cylindre, du même côté. Graissage sous pression, magnéto, thermo-siphon, embrayage à cône, quatre vitesses, cardan. Roues de 815 et pneus de 105; poids 1.100 kilos environ; empattement, 2 m. 53, voie, 1 m. 35. Le conducteur sera Christiaens, l'ancien aviateur belge, revenu à ses premières amours, l'auto. Théoriquement un six-cylindres de 110 ou 112 d'alésage est de même puissance qu'un quatre-cylindres de 156. En réalité, il est toujours moins puissant. Le moteur est d'ailleurs de course assez faible. Néanmoins, on dit la voiture très rapide.

Ford a déclaré forfait. Cela ne changera rien à la course. La voiture à deux vitesses était un simple véhicule de série.

Mathis présente une voiture plus petite encore et bien inférieure comme puissance aux voitures de trois litres. Moteur de 70 d'alésage et de 120 de course, c'est un moteur de voiturette! Deux soupapes par cylindre du même côté, embrayage à disque, quatre vitesses, cardan, empattement, 2m. 38; voie, 1 m. 30; poids, 420 kilos. M. Esser aura du mal à parcourir les 1.540 kilomètres dans le temps maximum avec ce joujou de tourisme.

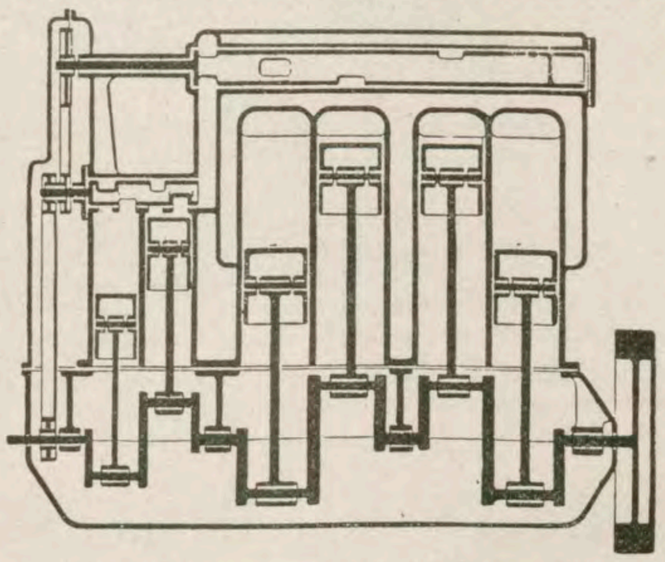
LA FORMULE DES TROIS LITRES

Nous arrivons maintenant aux véhicules de la Coupe des Trois Litres. On connaît la formule : moteur de trois litres de cylindrée au maximum, avec rapport entre la course et l'alésage, de façon à ce que ce rapport ne puisse être plus du double au simple.

C'est aux Anglais et aux études de Brooklands, qui aboutirent à une constitution de séries sur le fameux autodrome, qu'on doit l'établissement de ces catégories de voitures à formule complète restrictive. Celle-ci, après plusieurs essais et corrections, fut définitivement fixée à Boulogne en 1911. Est-elle heureuse? C'est ce que l'avenir nous fera connaître. Elle permet de fabriquer des véhicules de course à bon marché, c'est ce qu'il y a de plus évident! Ces véhicules auron -ils une influence heureuse sur la construction? c'est ce qui est plus douteux. Chaque fois qu'on a par trop voulu, et c'est la maladie des techniciens, emprisonner le progrès dans des formules trop rigides, on a obligé d'autres techniciens à travailler à l'intérieur de ces formules et à truquer. Moteurs à grande vitesse, tournant à plus de 2.000 tours, et même de 2.600 tours, carrosseries scientifiques, mais inutilisables en pratique, voitures ayant de l'œil et de la ligne, mais qui ne sont ni des voitures de ville, ni des voitures de route, qui sont des réponses ingénieuses et savantes, à un ingénieux théorème. Voilà hélas! ce qu'il faut craindre. Il est vrai qu'on a la consolation de se dire que, pour l'ingénieur capable de tels tours de force, faire une bonne voiture d'un type courant est un jeu.

Il est remarquable, d'ailleurs, qu'aucune des maisons qui fixent le marché dans le monde n'a voulu s'assujettir à cette gymnastique. Je ne parle pas simplement des maisons françaises.

L'absence de Renault, Panhard, Brasier, Charron, Berliet, Darracq, Clément, Rochet-Schneider, Turcat-Méry, Mors, Delage lui-même, qui en tâta, montre assez que l'enthousiasme n'a pas été grand. Mais on pourrait objecter que les grandes marques françaises se refusent à courir. Il est moins facile d'expliquer pourquoi l'étranger en a fait autant.



UN DISPOSITIF QUI ENVOIE LES GAZ TOUT COMPRIMÉS AU MOTEUR.

Aucune marque italienne, aucune marque allemande, aucune marque belge ou suisse, pas même américaine, ou autrichienne. L'enthousiasme paraît singulièrement mitigé. Seuls, les Anglais ont donné, encore, faut-il noter que les marques anglaises qui fixent la mode là-bas se sont abstenues. C'est un peu inquiétant, il le faut avouer, pour l'avenir, et même pour le présent.

Plus de chaînes! Cela posé, passons à l'examen des véhicules. Ils sont tous à cardan. Je me rappelle encore les premières luttes entre la chaîne et le cardan, sur des véhicules de puissance un peu forte.

Un de nos plus farouches confrères, qui se pique volontiers de prophétiser, tenait ferme pour la chaîne et déclarait qu'il fallait être idiot pour construire des voitures de plus de 70 chevaux avec une transmission par cardans; que celle-ci était bonne tout au plus pour la ville et qu'en tout cas, pour la course, la chaîne s'imposait. Le tout agrémenté de formules, dans lesquelles la moindre lettre était au moins à la puissance trois

Encore une prédiction de fichue! Cela n'a pas d'autre importance. Peut-être eût-on pu dégager, par avance, ce résultat avec des formules dans lesquelles la puissance quatre eut été la puissance minima! Cela dit, passons.

Quinze marques ont répondu à l'appel. Les trucs n'ont pas manqué pour augmenter la puissance du moteur. Le plus ingénieux a consisté à construire le moteur suivant, dont le journal anglais : *The Motor*, nous donne la description. En dehors des quatre cylindres, et à l'avant, l'ingénieur a placé deux cylindres d'un diamètre plus faible, dont les pistons sont commandés par le même vilebrequin. En plus des soupapes ordinaires d'admission et d'échappement, le moteur comporte une soupape d'admission placée immédiatement au-dessus de la soupape de l'admission principale. Les deux cylindres supplémentaires aspirent le mélange du carburateur et, vers la fin de la course qui donne l'admission, lorsque l'admission principale est close, les soupapes supplémentaires s'ouvrent et livrent passage à une quantité de gaz qui s'introduit sous pression à l'intérieur du cylindre.

Je livre sans remords le truc ingénieux à la méditation de tous. Il est certain que c'est une solution élégante de la difficulté. Cependant j'ai peur qu'elle ne soit pas adoptée demain sur les voitures de touristes.

Coup d'œil sur les moteurs. — La plupart des moteurs ont été extrêmement poussés, et sont à la limite de leur cylindrée. Mettons à part les moteurs à deux temps de Côte et de Kœchlin.

Les moteurs ont tous un alésage compris entre le minimum de 78 millimètres (Lion-Peugeot et Sizaire) d'une part, et 90 millimètres (Vauxhall) d'autre part. Tous sont à quatre cylindres. La course oscille entre le minimum de 118 millimètres (Vauxhall) et le maximum de 156 millimètres (Peugeot et Sizaire naturellement). D'une façon générale, la théorie anglaise pousse à l'augmentation de l'alésage; la théorie française, à celle de la course. Un seu sans soupapes, Th. Schneider. La plupart ont deux soupapes par cylindre, soit au-dessus (Lion-Peugeot, Vinot-Deguingand), soit d'un seul côté (Vauxhall, Sunbeam, Calthorpe) soit des deux côtés (Grégoire); quatre soupapes par cylindre pour Alcyon, Hispano Suiza, Sizaire et Naudin, des deux côtés. Enfin Singer a trois soupapes (une d'aspiration et deux d'échappement) au-dessus des cylindres. Tout le monde a le graissage sous pression. Le refroidissement est partagé, cinq thermo-siphons avec ou sans ventilateurs, le reste avec pompe, avec ou sans ventilateurs. Cinq embrayages à disque, un embrayage métallique, un embrayage plaque simple, un Hele-Shaw, le reste à cône. Toutes transmissions à cardan. Dût la science s'en voiler la face, c'est comme cela, et pourtant on parle de moteurs allant de 50 à 80 chevaux! Une voiture à six vitesses, dont deux en prise directe (Grégoire); une à cinq vitesses, Arrol-Johnston; deux ou trois vitesses (Vinot et Calthorpe). Les autres ont quatre vitesses, toutes en prise directe sur la Sizaire et Naudin; dans la Singer la prise directe est en troisième vitesse.

Dans les grosses voitures tous les ressorts étaient semi-elliptiques, sauf dans les Ford, ressort transversal. Il en est de même ici, seule la Sizaire et Naudin a le ressort transversal à l'avant, la Johnston le ressort elliptique à l'arrière.

Le poids est une surprise à première vue. On avait dit que le grand avantage de ces voitures serait leur légèreté. Encore une prédiction bien aventureuse. On avait oublié ce qu'on peut tirer du métal. La formidable Fiat est à peine plus lourde. La Peugeot de formule libre est plus légère que toutes les voitures légères, sauf la Lion-Peugeot et la Schneider. La Sizaire et Naudin est la plus lourde avec 1.100 kilos, le poids de la six cylindres Excelsior. La Lion-Peugeot est la plus légère avec 800 kilos.

Les voitures et leurs conducteurs. — Et maintenant terminons par quelques mots sur chaque voiture, après cette comparaison d'ensemble; nous y joindrons quelques mots sur les conducteurs la plupart nouveaux venus.

Trois voitures Alcyon au moteur de 86 × 132, séparés. Quatre soupapes par cylindre, du côté opposé. Pompe et ventilateur, embrayage à disques, quatre vitesses, poids, 900 kilos, conducteurs : Barriaux, Page et Duray. Barriaux est le vieux et excellent conducteur de voiturettes; Page fut, au temps de Decauville, le camarade d'écurie et le rival de Théry et Gabriel; Duray est l'un des meilleurs conducteurs qu'il y ait au monde.

Arrol-Johnston. Trois voitures à moteur de 80 × 149, par paires. Thermo-siphon, embrayage métal sur métal, poids, 1.000 kilos. Aux volants, trois anglais, J. Reid, Coppman et Wyse qui ont fait de la route et de la voiturette.

Trois Calthorpe de 79,5 × 150, monobloc. Thermo-siphon. Embrayage Hele-Shaw. Poids 1.050 kilos. Conducteurs Garcet, un des très bons conducteurs de jadis sur Bayard-Clément, Hornsted et Burgess. Côte, moteur à deux temps de 89 × 100. cylindres fondus par paire. Pompe, embrayage à cône. Poids 950 kilos, conducteur Gabriel, le gagnant de Paris-Madrid, le rival de Théry et Duray, et P. de Vère qui débute en grande épreuve. Grégoire présente une équipe formidable de quatre voitures avec moteur de 80 × 149, cylindres fondus par paire, pompe et ventilateurs. Embrayage à disques. Il sera curieux de voir le rendement pratique des six vitesses dont deux en prise directe. Il y a là un effort intéressant. Déjà, lors du Tour de France, en 1899, Brasier, alors ingénieur chez Mors, avait fait des cinq vitesses. L'équipe des conducteurs est remarquable : Ph de Marne vit sur sa voiture, c'est le nomade de l'auto; Porporato est le gagnant du Circuit italien; Renaux n'est pas seulement l'aviateur réputé, il fut, en automobile, mécanicien créateur et conducteur émérite, gagnant du Tour de France et du *Matin* et de la Coupe de la Presse. Romano qui débute est énergique, calme et adroit.

Les Hispano-Suiza ont déclaré forfait. C'est dommage.

Koechlin a une voiture avec moteur à deux temps de 85 × 132. Thermo-siphon et ventilateurs, embrayage à cône, poids 1.100 kilos. Il la conduira lui-même.

Lion Peugeot a deux voitures avec moteurs à longue course de 78 × 156. Quatre vitesses. Pompe et radiateur, embrayage à disques, poids 800 kilos. Les conducteurs Zuccarelli et Thomas sont remarquables, le premier fut un des rois de la voiturette, et le second a couru avec succès en voiturette, en motocyclette et en aéroplane. Voitures et voitures légères Peugeot sont chacune parmi les favorites. Th. Schneider met en ligne deux sans-soupapes de 80 × 149. Thermo-siphon et pompe. Quatre vitesses, cône, poids 800 kilos. Conducteurs : Champoiseau qui fut extraordinaire à motocyclette, gagna Pétersbourg-Moscou en voiture, et Croquet, un des meilleurs conducteurs belges, arrivant vainqueur à Dinan et à Ostende.

Singer, deux voitures. Moteurs de 80 × 149. Quatre vitesses dont la troisième est en prise directe, cône. Poids 1.000 kilos. Conducteur F. Rollason et Haywood.

Sizaire et Naudin, qui reviennent à la course où ils s'illustrèrent jadis, ont un moteur de mêmes dimensions que Peugeot, 78 × 156, avec quatre soupapes par cylindre au lieu de deux. Thermo-siphon. Quatre vitesses, toutes en prise directe, poids 1.150 kilos, roues Rudge-Withword. Equipe de conducteurs extraordinaire: Sizaire, Naudin qui n'ont jamais été battus que l'un par l'autre, et Schweitzer, ex-champion du tricar,

Sunbeam a trois voitures. Moteur de 80 × 148,7, très poussé. Quatre vitesses, pompe et ventilateur, cône, poids 1.000 kilos. Là-dessus, deux vieilles gloires du volant; Rigal, l'ex-roi du motocycle, puis excellent conducteur, le premier Français classé au dernier Grand Prix, Caillois, le rival de Théry en Auvergne, et Médinger. Bonne équipe.

Vauxhall a quatre voitures avec moteurs de 90 × 118. Pompe et ventilateur. Disques. Quatre vitesses, 1.000 kilos, roues Rudge-Withword. Quatre excellents conducteurs de Brookland, Resta, Hancock, Watson, Fergusson.

Enfin Vinot-Deguingand a trois voitures avec moteurs de 89 × 120. Pompe, ventilateur, cône, trois vitesses. Poids 950 kilos. roues Rudge-Whitword. Au volant Vonlatum, qui gagna autrefois la course du Ventoux en voiturette, et les deux frères Molon du Havre, excellents conducteurs, dont l'un fut aviateur, et qui n'ont cessé de courir.

Là-dessus les carrosseries à formes fuyantes dont nous avons parlé.

Au total, sur 58 engagés, 48 environ doivent partir.

Combien finiront ? Et qui gagnera ? Et à quelle vitesse ? Autant de problèmes difficiles. Il est probable que sur les 1.540 kilomètres on peut s'attendre à du déchet, c'est moins la vitesse propre que la régularité de marche qui comptera. Et il y aura les pneus ! Le second jour, la route sera, n'en doutons point, dans un triste état. Souhaitons à tous bonne chance, beau temps, évitons des accidents, et essayons de battre le record de 1907, les 112 à l'heure de moyenne. Je l'espère sans trop y croire. Il ne s'agit naturellement que de grosses voitures. Quant aux petites, 105 à l'heure de moyenne serait un beau succès.

GEORGES PRADE.

Les moteurs de Dieppe

La formule des trois litres a contraint les constructeurs à des études qui serviront à tous.

Les moteurs des voitures qui prendront part à l'épreuve de vitesse sur le circuit de Dieppe se divisent en deux groupes bien distincts.

Le premier comprend les moteurs des voitures dites « *à formule libre* ».

Dans le second, nous rangerons les moteurs des voitures légères, quittes à subdiviser ce groupe dans la suite.

VOITURES A FORMULE LIBRE

Pour qu'une voiture aille vite, il faut qu'elle soit munie d'un moteur puissant. Pour qu'elle ait des chances de terminer le parcours, il est indispensable que ce moteur soit régulier. — Voilà des truismes qui s'imposent, n'est-il pas vrai ?

Du côté puissance, les constructeurs avaient le champ libre, puisque le règlement, pour cette catégorie de voitures, réside précisément dans l'absence de tout règlement.

La technique du moteur d'automobile est arrivée aujourd'hui à un degré plus que suffisant de perfection, pour qu'on puisse sans difficulté construire un moteur de 200, voire de 300 chevaux, dont le poids et les dimensions soient assez réduits pour les voitures de course. Aucune difficulté de ce côté, par conséquent.

On verra à Dieppe des moteurs de 185 d'alésage et de 250 de course, tournant comme des toupies et donnant une puissance comprise entre 200 et 300 chevaux. Cela ne signifiera du reste nullement que la construction soit en progrès : il n'y a là aucun tour de force.

Ces moteurs devront être assez réguliers pour mener leur voiture pendant les 1.400 kilomètres de l'épreuve. C'est par là — et par là seulement — que l'on pourra classer leur qualité. Si un bris d'organe se produit avant la fin, on sera presque sûrement autorisé à en déduire que le hasard, s'il y est pour quelque chose, aura eu une part trop belle, faite par le constructeur : celui-ci n'aura droit à aucune indulgence, puisqu'il avait toute liberté,

Proclamons donc une fois de plus la complète stérilité de ce genre d'épreuves, en ce qui touche, tout au moins, la partie mécanique de la voiture. Nous réservons la question essentielle des pneumatiques, et aussi celle des formes à donner à la carrosserie.

Passons maintenant à la catégorie infiniment plus intéressante des moteurs de voitures légères.

VOITURES LÉGÈRES

Les voitures légères courront sous le même régime que l'année dernière à Boulogne. Rappelons en quelques lignes le règlement qui les concerne.

Les voitures devront avoir un moteur à quatre cylindres au moins, dont la cylindrée ne dépasse pas trois litres.

Le rapport de la course à l'alésage devra être compris entre 1 et 2.

Le poids minimum des voitures sera de 800 kilos.

Enfin, les voitures légères devront être munies de garde-boue, de silencieux, bref, se rapprocher autant que faire se pourra, des voitures de série.

M. SAUTIN
Commissaire général.

Se rapprocher des voitures de série ! Voilà ce qu'ont cherché les auteurs du règlement. Evidemment, l'identification complète des voitures de course avec les voitures de série est impossible. Mais, en limitant, par exemple, le poids à 800 kilos (limite inférieure) et le rapport de la course à l'alésage entre 1 et 2, on supprime les voitures-monstres, incapables de tout service en dehors de la course.

Le moteur. — Deux points ont exercé l'ingéniosité des constructeurs, dans l'étude des voitures : le moteur d'abord, la carrosserie ensuite.

Le gros morceau est le moteur. De ce côté, on nous annonce des merveilles : un moteur de 85 × 132 a donné au banc plus de 100 chevaux !... Voilà qui va faire rêver pas mal de propriétaires de voitures de tourisme de ma connaissance !

Moi aussi, vont-ils se dire, j'ai un moteur de 85 d'alésage, voire de 90 — et il est loin de faire 100 chevaux!...

Il nous paraît intéressant de dire quelques mots sur les procédés employés pour tirer d'un moteur une puissance aussi considérable.

La puissance. — La puissance d'un moteur est égale au produit de deux facteurs, la pression sur la face supérieure du piston, et la vitesse linéaire de ce piston.

Appelons p la pression moyenne par unité de surface dans le cylindre pendant la course de détente, d l'alésage du cylindre ; la pression en kilos pendant la course motrice aura pour valeur,

$$\frac{\pi d^2}{4} \times p$$

d et p étant exprimés en unités correspondantes.

Il est aussi facile d'exprimer la vitesse linéaire du piston en fonction de la vitesse de rotation n du moteur en tour par minute, et de la course c du piston.

Cette vitesse linéaire aura pour valeur :

$$\frac{n}{30} \times c$$

Finalement, la puissance aura pour expression :

$$\mathcal{P} = \frac{\pi d^2}{4} \cdot p \cdot \frac{n}{30} c$$

et, si on exprime la puissance en chevaux-vapeur, l'alésage et la course en millimètres, on aura, en définitive :

$$\mathcal{P} = \frac{\pi d^2 c.\, pn}{4 \times 30 \times 75 \times 100.000}$$

Remarquons que l'expression $\pi d^2 c$ représente précisément la cylindrée d'un moteur à 4 cylindres ; désignons-la par A.

La formule devient, tout calcul fait (A étant exprimée en litres) :

$$\mathcal{P} = \frac{A.\, p.\, n.}{900}$$

Le règlement fixe A à trois litres. D'où :

$$\mathcal{P} = \frac{p\, n}{300}$$

Les deux quantités dont on dispose finalement sont la pression moyenne et la vitesse angulaire.

La vitesse angulaire n'est limitée théoriquement que par l'importance des forces d'inertie mises en jeu par les variations de vitesse des pièces à mouvement alternatif, bielles et pistons.

C'est pour pouvoir augmenter cette vitesse que l'on allège au maximum les pistons des moteurs poussés : à la fonte, on substitue l'acier ou même l'aluminium.

On diminue leur hauteur jusqu'à ne garder que celle qui est strictement indispensable pour le guidage.

Pour la bielle, le problème est plus ardu : il faut lui conserver une longueur aussi grande que possible pour diminuer l'intensité des réactions latérales du piston dans le cylindre ; il faut, en outre, qu'elle conserve une rigidité suffisante pour ne pas *flamber* sous le choc des explosions, ni vibrer exagérément, *fouetter*, comme on dit.

On fait appel, pour la construction des bielles, à ce que la sidérurgie a de mieux, généralement l'acier au nickel, ou au nickel-chrome, qui donne jusqu'à 170 kilos de résistance à la rupture, contre 40 kilos pour l'acier ordinaire au carbone.

Voyons maintenant le second facteur du produit, la pression moyenne.

La valeur de la pression moyenne est fonction d'une foule de variantes, qui ne sont pas elles-mêmes indépendantes. Quand on touche à l'une, les autres s'en ressentent.

Disons en gros quelles sont ces variables, les plus importantes au moins.

En premier lieu, vient la compression initiale, qui doit être aussi forte que possible : malheureusement, on est vite arrêté dans cette voie par les phénomènes d'auto-allumage qui se manifestent quand la compression approche de 7 kilos (avec l'essence). Il est donc indispensable de se tenir au-dessous de cette limite.

D'autre part, un moteur à forte compression a des tendances à chauffer : le refroidissement devra être soigné tout spécialement.

La pression moyenne dépendra en outre de la masse gazeuse enfermée dans chaque cylindre au moment de l'explosion : plus cette masse sera grande, toutes choses égales d'ailleurs, plus la pression moyenne aura une valeur élevée.

La pression moyenne, par unité de surface, sera influencée par la course du moteur et sera plus grande dans un moteur à longue course : rappelons que les voitures Peugeot de 1911 avaient des moteurs à longue course (78 × 156) et elles étaient parmi les plus rapides, sinon les plus vites.

La rapidité de l'explosion aura une très grande influence sur la valeur de la pression moyenne : c'est cette raison qui fait que plusieurs constructeurs placent plusieurs bougies sur chaque cylindre : la masse gazeuse, allumée en plusieurs points à la fois, déflagre avec plus de rapidité, il y a moins de perte de chaleur aux parois, d'où une pression moyenne plus élevée.

Inutile d'insister sur l'importance capitale d'une carburation parfaite.

Enfin, pour augmenter la valeur de la pression moyenne, il y a mille petits trucs, du domaine du praticien et qui font justement la supériorité d'un moteur sur un autre.

Pour donner une idée de la valeur atteinte par la pression moyenne, considérons le moteur Hispano-Suiza, de 85 × 132 qui a donné plus de 100 chevaux. Mettons 100 chevaux seulement pour la commodité du calcul.

Nous ignorons à quelle vitesse de rotation cette puissance a été atteinte. Mais si l'on table sur une vitesse linéaire du piston de 22 mètres à la seconde, on est conduit à la vitesse angulaire de 3.000 tours.

Appliquons notre formule :

$$\mathcal{P} = \frac{p\, n}{300}$$

On en tire :

$$p = \frac{300\ \mathcal{P}}{n}$$

c'est-à-dire :

$$p = \frac{30.000}{3.000}$$

= 10 kilos par centimètre carré!...

Nous ne pouvons nous empêcher de rappeler qu'il y a quatre ans, nous avions été taxé d'invraisemblance pour avoir prévu une pression moyenne de moins de 7 kilos, pour les moteurs des voiturettes!... Que ces temps sont loin!...

L'alimentation des moteurs. — On conçoit combien il est difficile d'alimenter un cylindre où se meut un piston à la vitesse de 22 mètres à la seconde!... Les gaz frais, qui ne sont poussés que par la dépression qui existe au-dessus du piston, n'auraient pas le temps de passer par l'orifice d'une seule soupape, forcément assez petite, et le cylindre serait loin d'être rempli à la pression atmosphérique quand le piston arriverait au point mort bas.

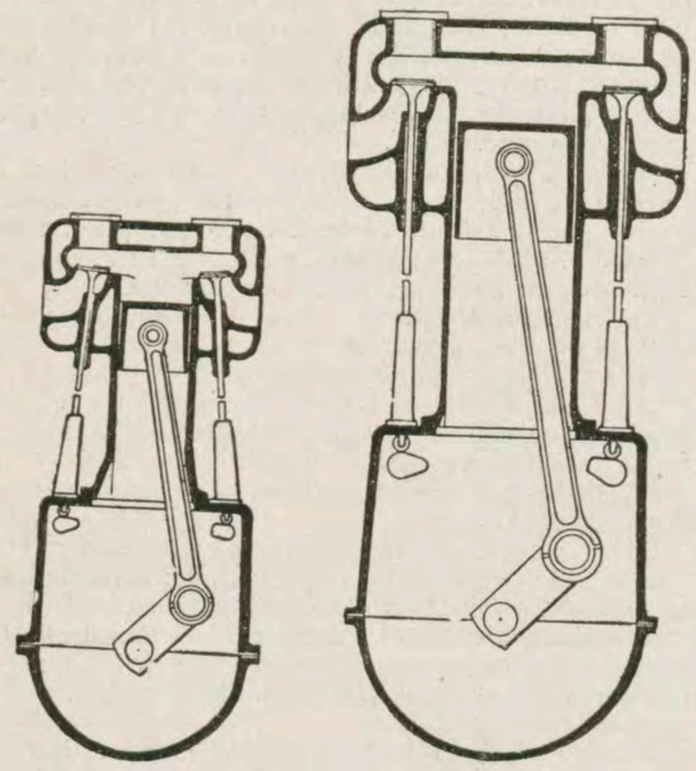
Aussi, munira-t-on les cylindres de deux soupapes d'aspiration qui, ne s'ouvrant qu'un peu après le point mort haut, se refermeront bien après que le piston aura dépassé le point mort bas.

Pour l'échappement, le problème est encore plus difficile à résoudre, les gaz, ramenés à la pression atmosphérique, occupant un plus grand volume.

Aussi, prendra-t-on plusieurs soupapes d'échappement, s'ouvrant avec une avance énorme.

La forme des tuyauteries devra être étudiée dans le but de diminuer les pertes de charge.

Le carburateur devra pouvoir suffire à l'alimentation égale de chacun des cylindres, ce qui n'est



LE PLUS PETIT MOTEUR (VAUXHALL) LE PLUS GROS MOTEUR (FIAT).

pas chose facile : pour tourner la difficulté, Grégoire a construit un moteur où chaque cylindre a son carburateur.

Le graissage. — Il n'est pas aisé de graisser un moteur où le piston glisse dans le cylindre à l'allure de près de 100 kilomètres à l'heure! (100 kilomètres à l'heure correspondent à 28 mètres à la seconde). C'est à l'huile de ricin que l'on a recours pour ce rôle difficile : elle s'en acquitte, en général, fort bien.

Mais il ne faudrait pas croire qu'on ne lui facilite pas la tâche!... Le problème du graissage d'un moteur poussé est un de ceux qui font le plus travailler les laboratoires d'essai.

Les carrosserie. — Nous avons indiqué, comme second point principal des voitures de course, la forme des carrosseries.

Le problème ne semble préoccuper les constructeurs que depuis deux ans environs. L'année dernière, à Boulogne, certaines maisons avaient travaillé sérieusement la question.

Les études que l'on poursuit dans les laboratoires d'aéro-dynamique ne sont pas restées stériles pour les voitures de course. L'automobile a donné un moteur à l'aviation, celle-ci lui rend son bienfait en lui donnant une forme sensationnelle de carrosserie.

Aux vitesses atteintes dans les courses, la presque totalité de la puissance de la voiture est employée à vaincre la résistance ne l'air : une infime partie est utilisée pour vaincre la résistance au roulement.

Le gain de vitesse réalisé par une adaptation convenable de la forme de la carrosserie est donc indéniable. Les expériences faites sur des voitures très rapides ont d'ailleurs été concluantes à ce sujet.

Il semble du reste que la forme des parties *arrières* de la voiture soit plus importante encore que celle de l'avant. L'adjonction par exemple, d'une pointe, à l'arrière d'une voiture, permet d'éviter les remous violents de l'air, et procure sans doute même une certaine récupération du travail dépensé pour écarter les masses d'air à l'avant.

Les deux temps et les sans soupapes. — Comme l'année dernière à Boulogne, nous verrons le moteur à deux temps. Il a fait très honorable figure sur les Côte, dont l'une s'est classée dans les 10 premières. Mais le châssis n'était certainement pas à la hauteur du moteur. Il est certain que Dieppe verra ces voitures dans une meilleure forme : elles ont su bénéficier de l'expérience d'une année de course.

Pour la première fois, des voitures à moteurs sans soupapes affrontent l'épreuve de vitesse. Voilà qui répondra d'une façon nette au reproche si souvent fait au sans soupapes : « On ne l'a vu dans aucune course! ».

Théoriquement, grâce à sa distribution desmodromique, le sans-soupape a l'avantage sur le moteur à soupapes.

Mais le dernier a quinze années d'avance sur son rival.

Celui-ci n'est qu'un *bleu*, qui, en fait de courses, est loin encore d'être *de la classe!...*

HENRI PETIT.

La route du Circuit

Au point de vue pittoresque, le Grand Prix eut gagné à être disputé sur un autre circuit. Celui-ci est peut-être préférable au point de vue de vue sportif.

POUR la troisième fois, le Grand Prix de l'Automobile Club de France va se disputer sur le même parcours, sur ce qu'on a appelé en 1907 le Circuit de la Seine-Inférieure, et qu'on désigne plus communément sous le nom de Circuit de Dieppe,

On sait que ce parcours comprend le triangle Neuville, à 2 kilomètres de Dieppe, Londinières, Eu ; qu'il mesure 77 kilomètres et que les concurrents auront à le couvrir 10 fois chaque jour, soit un total de 1.440 kilomètres à raison de 770 kilomètres par jour. Le parcours sera accompli dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, c'est-à-dire, en tenant la corde à gauche. Au point de vue du pittoresque, on peut regretter que la commission sportive de l'A. C. F. n'ait pas choisi un autre circuit. On est un peu fatigué de voir les voitures tourner sans cesse dans le même paysage. Le pont d'Ancourt, Londinières, la place Mathomesnil et Saint-Martin-en-Campagne, de lugubre mémoire, sont trop familiers à nos yeux. Il n'est pas un coin de la route qui n'ait été, à vingt reprises, fixé sur la plaque sensible et les 77 kilomètres du parcours nous sont aussi connus que peut l'être à un chauffeur ou à un cycliste parisien le trajet de Paris à Versailles. Il semble que ce soit la même pièce que nous allons voir jouer dans le même décor.

Peut-être, aussi, aurait-t-on amené plus de monde dans des sites moins connus. Mais la question est multiple. La proximité de Paris, l'attrait de la mer, et des nombreuses plages aux hôtels confortables doit également entrer en ligne de compte et, aussi, la subvention que le comité de Dieppe a pu offrir, ce qui n'est pas à dédaigner, et qu'aucune autre combinaison n'a pu égaler.

Au point de vue sportif, la question est autre. Il est certain que la comparaison entre les épreuves successives sera d'autant plus facile et plus utile que celles-ci se seront disputées sur le même terrain. Aussi bien, les organisateurs ont-ils tout fait pour nous amener à reconnaître qu'ils avaient raison, en adoptant un circuit déjà connu, au lieu d'un terrain nouveau, où tout était à refaire. Ils ont très intelligemment profité de l'expérience de leurs devanciers, et ils se sont contentés d'apporter les perfectionnements que deux exploitations successives ont pu leur suggérer.

Les tribunes sont restées à la même place qu'en 1908, sur la partie de la route qui va de la Fourche à Londinières, à 1.500 mètres environ du virage et en dehors du circuit. Elles s'étendent sur une plus grande largeur. Le buffet est disposé au centre. La tour de la presse est complètement séparée du reste des bâtiments. Du haut des tribunes le coup d'œil sera superbe. On pourra apercevoir les coureurs, de l'autre côté du triangle, dès leur sortie de Graincourt, les voir prendre le virage aigu de la Fourche et passer en vitesse devant le public. Tout est combiné de façon que rien, ni le tableau d'affichage, ni les tableaux réclame, ne coupe en quoi que ce soit la vue de la route aux spectateurs. De même qu'il y a quatre ans, les ravitaillements sont disposés devant les tribunes mêmes, en contre-bas, dans un fossé qui a été creusé parallèlement à la route. Ils se passeront ainsi devant les yeux mêmes du public des tribunes, mais sans gêner en rien la vue, parce que ces installations ne dépasseront guère la hauteur du sol. Il n'y aura aucun autre poste de ravitaillement. Un souterrain met en communication les deux côtés de la route. Que dire de cette dernière ? A parler franchement, elle n'est pas magnifique ou, du moins, elle ne l'était pas, quand je l'ai parcourue il y a quinze jours, et les essais auxquels les voitures de course se sont livrées dans les dernières semaines n'ont pas dû contribuer à l'améliorer. Ce qu'il faut se dire, c'est que, quelqu'ait été sa qualité au début de la course, elle serait en mauvais état au bout de quelques tours de ce premier jour et dans un état déplorable le second jour. Pensez au frottement formidable des 200 roues de ces 50 voitures lancées à toute vitesse, écorchant le macadam des lignes droites et arrachant celui des virages avec la meule formidable de leurs 80/120.

Une mesure excellente est celle qui a consisté à remplacer le goudronnage ou le westrumitage, dont on n'a pas oublié le déplorable effet sur les yeux des concurrents, par le chlorurage qui, effectué la veille de la course supprime entièrement la poussière. D'autre part, toutes les précautions ont été prises par le dévoué commissaire général, M. Sautin, pour assurer la surveillance de la route, les services des commissaires, celui des communications, le service médical. Quant au service de sûreté, il est placé sous la direction de l'actif commissaire spécial de la gare Saint-Lazare, M. Oudaille, un vieux routier des meetings, dont la compétence en pareille matière suffit pour nous assurer que l'ordre sera maintenu à la fois avec la plus stricte rigueur et la plus parfaite urbanité.

LE PARCOURS

Quelque connu que soit le circuit, il est bon cependant, d'en rappeler ici les principales particularités, pour indiquer en même temps à nos lecteurs quels sont les points les plus intéressants où ils peuvent se placer sur le parcours. S'il ne présente pas le relief accidenté de l'Auvergne et du Taunus, s'il ne possède pas les routes droites et longues de la Sarthe. Le circuit de Dieppe n'en est pas moins pittoresque et propice aux courses de vitesse.

Aussitôt aprés le départ, la route file sur Ancourt légèrement ondulée, avec une déclivité assez profonde aux Fonds de Grèges. Une forte descente précède Ancourt. Du haut de la descente, au kilométre 4,5, on jouit d'un point de vue magnifique sur la route avec, dans le fond, la forêt d'Arques et, entre les deux, la vallée de l'Aulne. Virage en S sous le pont d'Ancourt où le malheureux Charlas trouva la mort en 1908. On pourra, du pont de Bellengreville apercevoir les concurrents faire ce virage et, de l'autre côté, les suivre jusqu'à Envermeu. Après ce dernier village, une série de longues lignes droites, malheureusement assez étroites, par suite de l'empiètement sur la route du chemin de fer à voie étroite d'Aumale, qui sera arrêté pendant la course, A Londinières, double virage en S qui fut fertile en péripéties, heureusement sans suites graves, puis, montée en lacet assez dure, pendant 3 kilomètres. En bas, la vallée de l'Yères que domine les noires frondaisons de la forêt d'Eu. La route, ensuite assez ondulée, jusqu'à Fresnoy-Folny présente une côte de près de 4 kilomètres à Villy-le-Haut, C'est ensuite la longue descente sur Sept-Meules qui vit le terrible accident de Cissac. La route semble s'effondrer dans la vallée de l'Yères pour remonter ensuite jusqu'au Mesnil-Réaume, bordé d'un amphithéâtre naturel d'où le spectacle est délicieux. Puis descente sur Eu, où les concurrents pénètrent en passant sous le viaduc du chemin de fer de Paris au Tréport. On est maintenant dans la vallée de la Bresle qui se termine à la mer entre le Tréport et Mers. La ville d'Eu, comme on dit dans la région, est à peine effleurée par la route du Circuit qui traverse seulement par un large virage la place Mathomesnil, qui vit une des péripéties les plus émouvantes du duel Lancia-Duray. On sort d'Eu par une montée assez douce, puis c'est vers Etalonde, de longues lignes droites à peine ondulées et la descente sur Criel, où l'on traverse à nouveau la vallée d'Yères, avec un virage assez brusque devant l'église et au pied du pittoresque cimetière disposé en amphithéâtre. Une montée suit au pied de laquelle Lancia abandonna définitivement la course, puis la route s'étend plate, dans un paysage assez morne de hauts plateaux. Une longue ligne droite se termine dans la courbe tristement célèbre qui précède le hameau de St-Martin-en-Campagne. Sur la droite de la route, une colonne brisée perpétue la mémoire du pauvre enfant qui y trouva la mort. A part cette légère inflexion de la route, c'est presque 20 kilomètres de ligne droite depuis Tocqueville-sur-Eu, jusqu'à la fourche de Neuville. Un virage en angle aigu relie la traverse au premier col du triangle, qui, 1.800 mètres plus loin nous ramène au départ.

POUR ALLER A DIEPPE

Comment faut-il aller au Circuit ? En voiture, naturellement, pour les heureux qui en ont ou pour les malins dont les amis en possèdent ; en bicyclette pour les autres. Pour les moins sportifs, les compagnies de l'Etat et du Nord ont multiplié les convois, depuis les trains de plaisir, jusqu'aux trains de luxe, *sleeping and dining cars.*

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE D'ATHLÉTISME

LE 1.500 MÈTRES PLAT

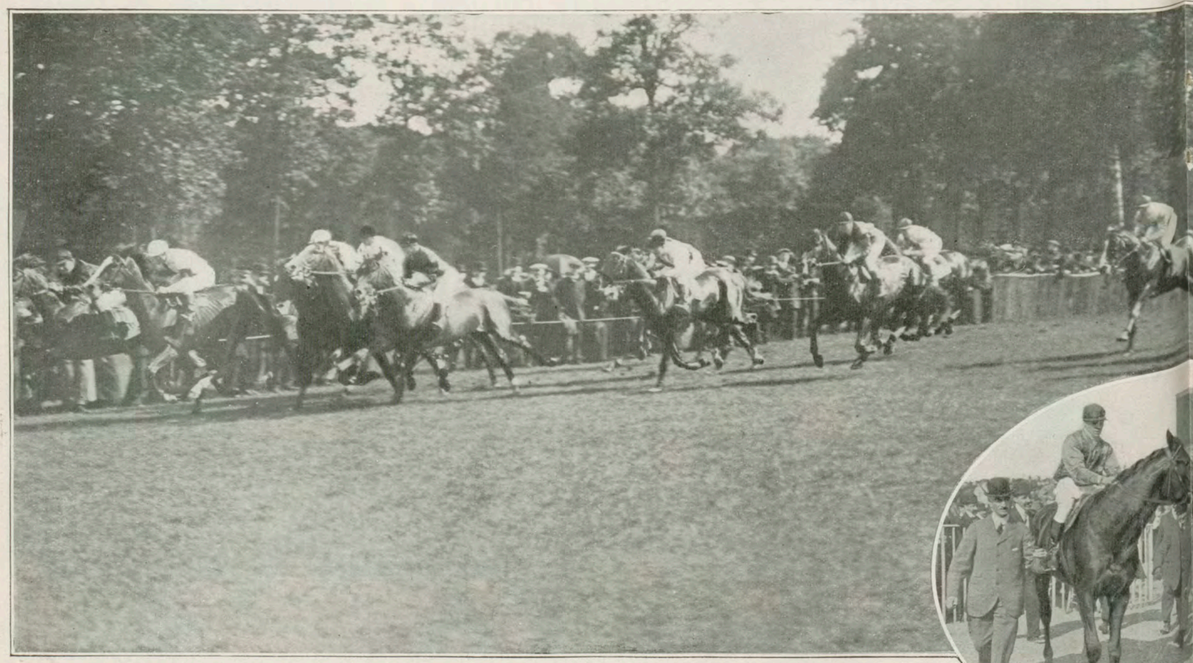
Dans le 1.500 mètres, le crack de la Société Générale, Arnaud, n'eut pas beaucoup de mal à prendre le meilleur sur Quilbœuf et Dumonteil qui terminèrent dans l'ordre. Le temps du vainqueur : 4 m. 12 s. 4/5, est des plus honorables.

DEUX JOLIS SAUTS

Dans le saut en hauteur, la victoire est revenue à Labat, que nous représentons ici, passant 1 m. 73, performance très remarquable. Dans le saut à la perche, l'ancien champion Gonder se fit battre par Garon, qui franchit 3 m. 45, alors que son adversaire réussit 3 m. 35.

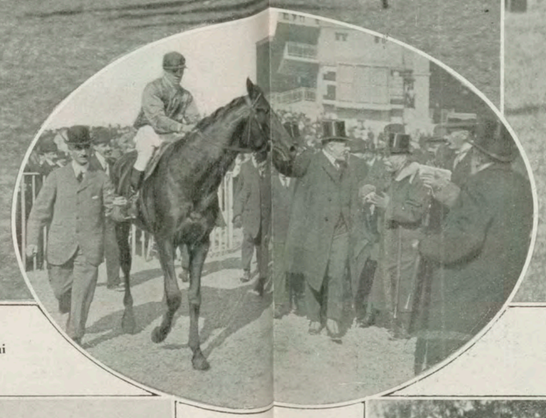
L'OUTSIDER FRIANT II, AU PRINCE MURAT, GAGNE LE DERBY

LA VIE AU GRAND AIR



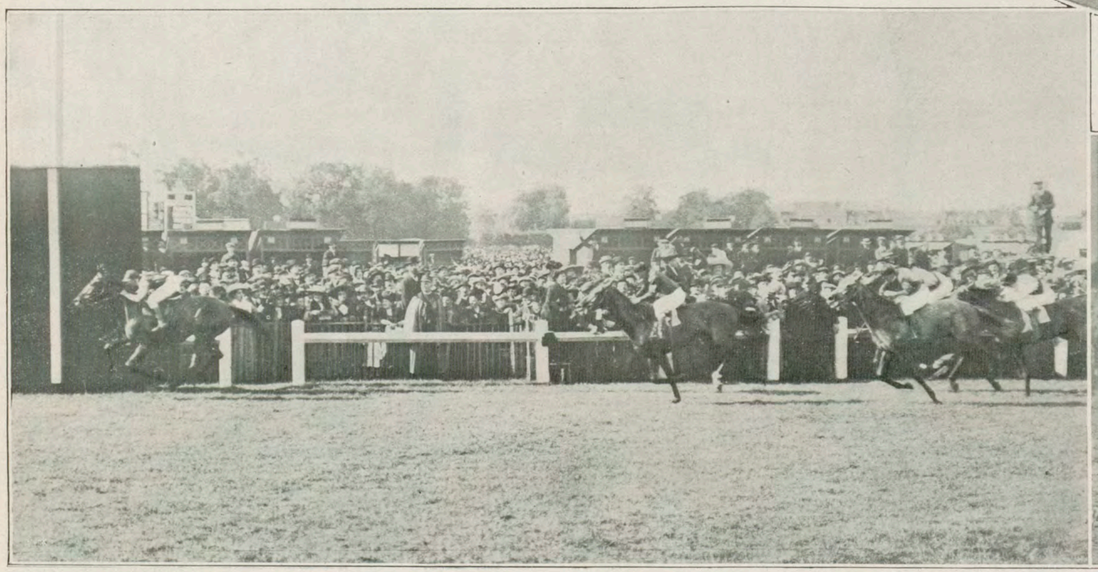
A 400 MÈTRES DU DÉPART

Après un bon départ, Gorgorito, Sightly, Calvados III, Amoureux III, Houli ont le commandement, Quorum II, après une hésitation, qui lui coûte plusieurs longueurs, est dernier, loin de ses adversaires, assez bien groupés.



LE TOURNANT DU CHATEAU

Dop a passé ses adversaires et prend le commandement devant Sightly, Friant II, Amoureux III, De Viris, Zenith ; sauf Quorum, tous les concurrents sont bien en course et le résultat à ce moment est bien difficile à prévoir.



L'ARRIVÉE

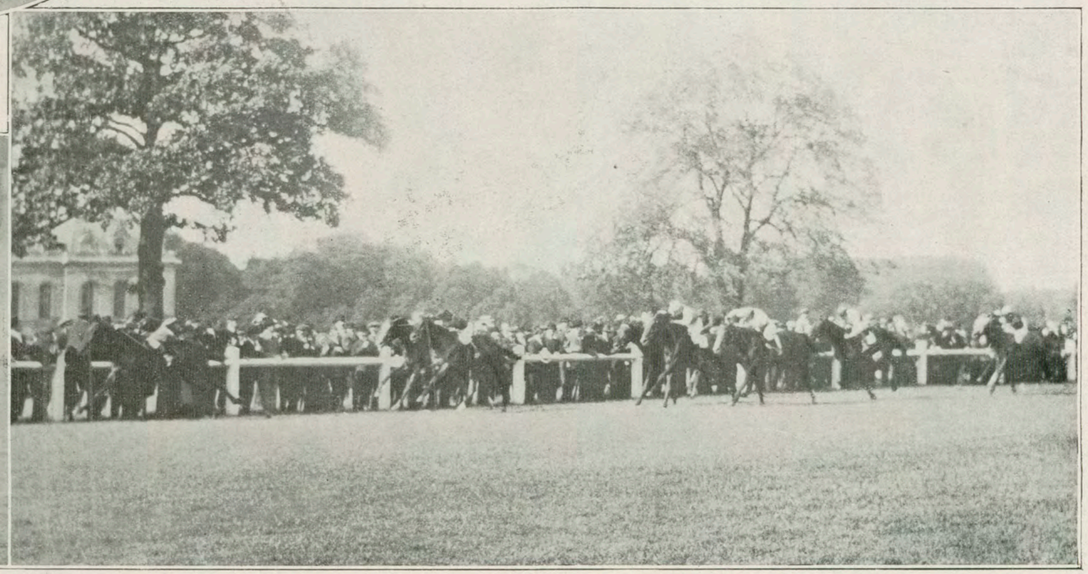
Friant II atteint le poteau sans effort, devant Amoureux, Ukase, Sightly, Houli et Hypocrite. Les autres à la débandade. Nickel, Calvados III et Quorum sont derniers. La victoire de Friant II, qui était un gros outsider, ne doit pas sembler trop étonnante, car la course était très ouverte. De plus Friant II, comme fils de Champaubert, s'est accommodé très bien du terrain lourd.

LE PRINCE MURAT RAMÈNE SON CHEVAL

Il est chaudement félicité par tous les propriétaires.

SHARPE

Le jockey Sharpe qui pilota avec beaucoup de brio, dans le Derby, Friant II.



A 400 MÈTRES DE L'ARRIVÉE

Friant II se détache avec aisance devant Amouroux III et Sightly qui s'assurent sur leurs adversaires un avantage assez sensible : De Viris, le grand favori, a rétrogradé complètement. Après le tournant du château, Ukase II, qui devait finir troisième fournissait un très bel effort et se dégageait nettement pour prendre part à la lutte.

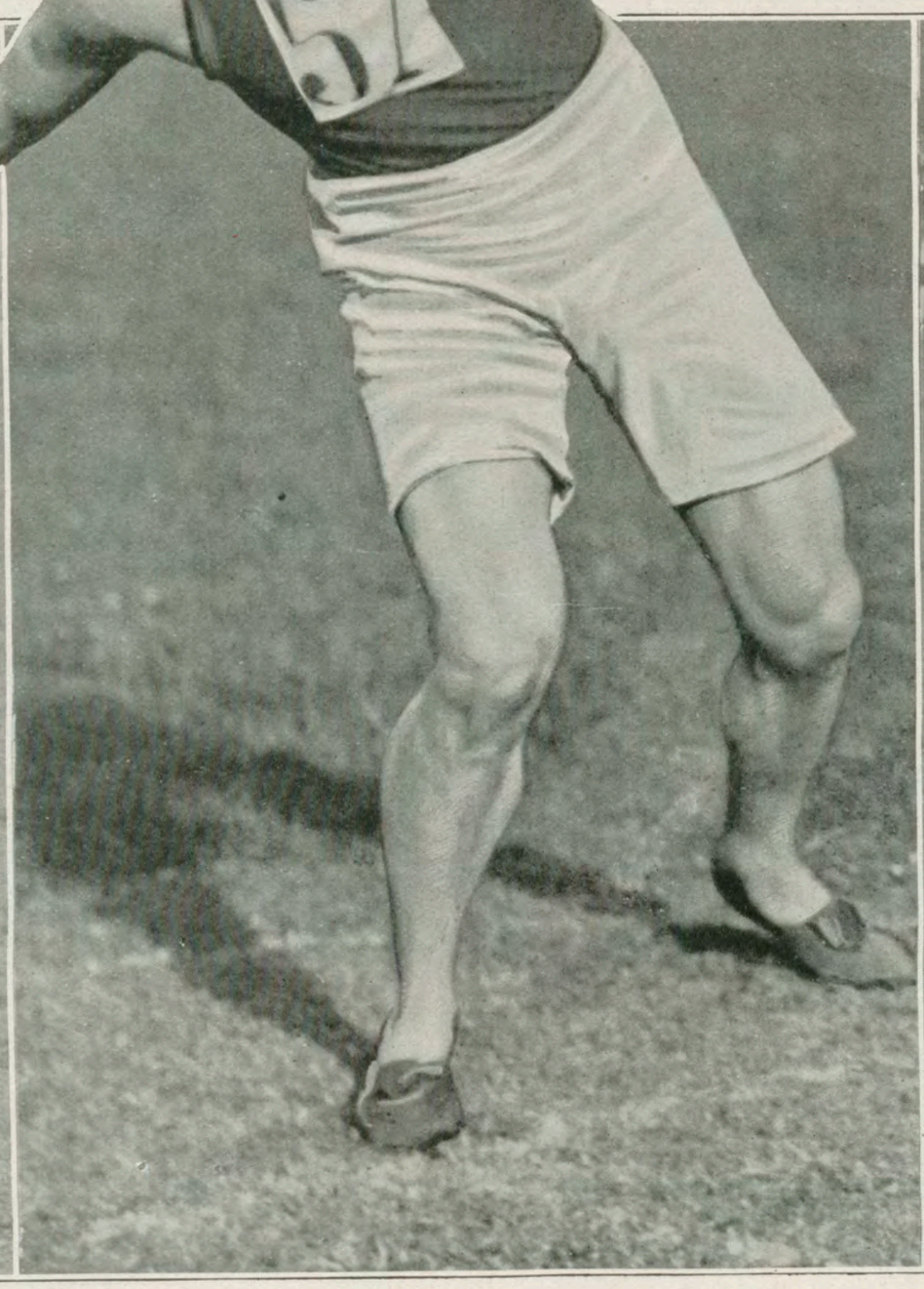
LES CHAMPIONNATS DE FRANCE D'ATHLÉTISME

L'ARRIVÉE
Après une jolie lutte, la victoire est revenue en Dedieu troisième. Poulenard s'était fait

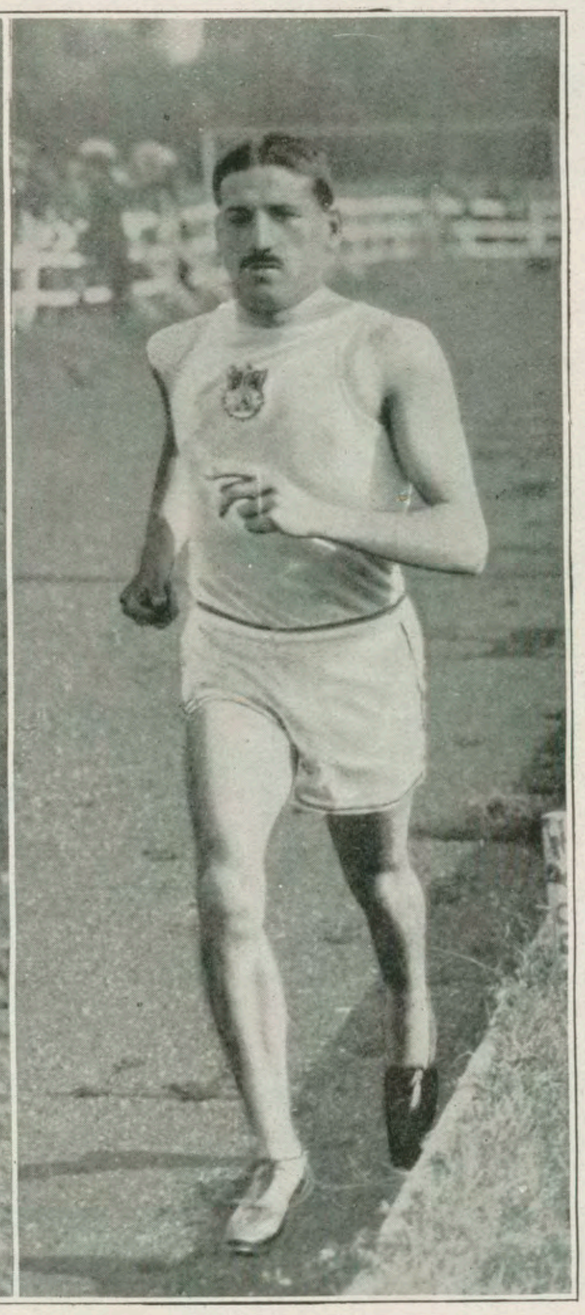
DU 400 METRES HAIES
1 m. 59 s. 2/5 à Poulenard, battre précédemment dans

devant Marge second et le 400 mètres plat.

L'ARRIVÉE DU 800 MÈTRES PLAT
La victoire est revenue à Keyser, qui fit une très belle course, en 1 m. 59 secondes. Dubourg se classait second.



PAOLI GAGNE LE LANCEMENT DU POIDS
Pour la première fois, le sympathique stadiste Paoli a gagné le Championnat de France, lançant le poids à 12 m. 50. Tison se classait derrière lui avec 12 m. 18 s.



BOUIN GAGNE LE 5.000 MÈTRES
Le 5.000 mètres a été pour Bouin l'occasion d'une facile victoire devant Lanvaux et Neuet. Temps : 15 m. 22 s. 2/5.

Pour les voitures, trois directions principales s'ouvrent aux touristes : Rouen, Pontoise, Beauvais. La capitale de la Normandie peut se gagner par Mantes, Vernon, Gaillon, Pont-de-l'Arche (route classique, fréquentée, tortueuse et mauvaise) ; tout au moins peut-on joindre Mantes par Versailles, Saint-Cyr, Grignon, Maules et la délicieuse et si peu connue vallée de la Mauldre ; mais la route par Pontoise, Magny, Fleury-sur-Andelle, Boos, droite, peu fréquentée, est bien préférable ; elle amène à Rouen par la côte de Bon-Secours d'où l'on jouit du prestigieux spectacle de la vallée de la Seine. De Rouen à Dieppe, route monotone par Totes, pittoresque et délicieusement ombragée par la vallée de la Scie, jusqu'à l'Aulne.

De Pontoise, on gagne Dieppe par Gisors, Gournay, Forges et les Grandes Ventes ou Neufchâtel et Londinières. Enfin, toujours de Pontoise, on peut joindre Beauvais par Méru et de là Eu, par la délicieuse vallée de la Bresle.

Enfin, je m'en voudrais de ne pas indiquer à nouveau, aux cyclistes, qui doivent fuir comme la peste les routes des automobiles, poussiéreuses et mortelles, le pittoresque et un peu compliqué itinéraire, que je leur recommandais déjà il y a quatre ans. Après s'être rendus à Poissy, qu'ils traversent le pont et se dirigent vers les hauteurs de l'Hauti qu'ils atteindront par la fameuse côte de Chanteloup. Par Courdemanche, Ableye, Ehan, le Villetendre, Liancourt, ils gagneront Chaumont-en-Vexin. Là, il leur faudra suivre la route nationale qu'ils abandonneront à Gisors, pour descendre la vallée de l'Epte par Bognicourt, Thosceville, Anicourt, jusqu'à Gournay. Ils prendront ensuite la grande vallée de Bray, par Montrecourt, Hodenger, Glatigny, jusqu'à Forges-les-Eaux. Quelques dangereux voisinages avec les autos, sur les routes nationales jusqu'à Serqueux. Un délicieux chemin, serpentant entre deux haies plantées d'arbres, les ménera par le Roson, Sainte-Geneviève-en-Bray et Fontaine-en-Bray, jusqu'à Neufchâtel, d'où la route des Quatre-Vallées, qui suit la placide Béthune, les accompagnera jusqu'à Dieppe, par Saint-Valéry-sous-Bures, Saint-Aubin-le-Cauf et Arques.

C'est un chemin que j'ai suivi il y a quelques semaines. Il vaut qu'on ne l'oublie pas.

MARCEL VIOLLETTE.

BOXE

Carpentier résistera-t-il à Klaus ?

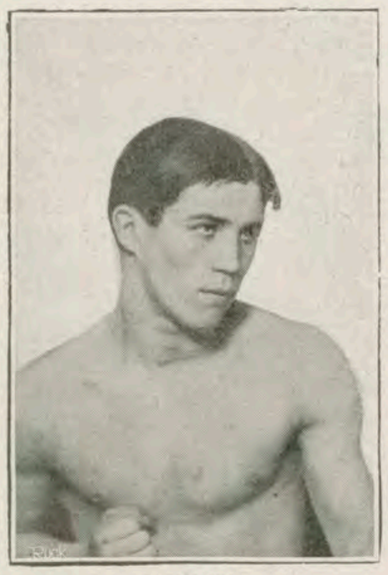
Il semble, étant donnée la comparaison des records, que Carpentier ne peut prétendre à la victoire.

GEORGES CARPENTIER, dont les succès retentissants ont traversé les mers, sera peut-être victime, le 24 juin, de sa gloire et de sa confiance. Il s'est montré si brillant dans ses diverses rencontres, il a remporté de tels triomphes que les organisateurs ne savent plus à qui l'opposer. Les membres du National Sporting Club de France et de l'Automobile Club en ont été réduits à faire appel à l'un des meilleurs poids moyens du monde entier, au meilleur probablement, à Frank Klaus. Et ce n'est pas sans une légitime appréhension que tous les sportsmen assisteront au choc de ces deux hommes. Carpentier est certainement un athlète de grande valeur, de très grande valeur, mais il ne fau pas l'oublier, il n'a que 18 ans et ne s'est pas encore fait au jeu des meilleurs Américains. Le style de ceux-ciest, en effet, à la fois celui d'un scientifique et d'un batailleur. Toujours accrochés à l'adversaire, ils le martèlent sans merci, lui bourrent l'estomac et les côtes dans les corps à corps, dont ils sortent pour rentrer avec efficacité à la mâchoire. Pour eux, une seconde pendant laquelle ils n'auront pas touché, constituera et une perte de temps et une faute de novice. Ils recherchent le coup dur en même temps qu'ils additionnent les points à leur actif. Rusés et rapides, ils profitent de la moindre inattention. Semblable manière de boxer en a fait des pugilistes endurants, résistants et doués d'un souffle extraordinaire.

Or, Frank Klaus est passé maître dans cet art qui tient, d'ailleurs, plus de la bataille que de la boxe. Carpentier, au contraire, est avant tout un bel athlète, usant plus de finesse que de force. Il aurait dû, à notre sens, avant de se présenter contre son prochain adversaire, aller faire une tournée en Amérique. Il se serait exercé d'abord contre les hommes de second plan pour s'assimiler leur jeu et peu à peu, — rapidement, d'ailleurs, étant donnée sa compréhension admirable du noble art, — s'élever vers les champions. Il aurait appris vite, se serait familiarisé avec une méthode inconnue pour lui et aurait pu rencontrer alors un Frank Klaus, non sans s'être heurté auparavant, par exemple, à Paddy Lavin, Bob Moha, Jack Dillon, Billy Papke, qui est certainement d'une classe au-dessous de Klaus, quoique possédant le titre officiel de champion du monde des poids moyens.

Au lieu d'agir progressivement, Carpentier va être opposé d'emblée à celui qui mit knock-out, le 7 février 1911, en 6 reprises, Willie Lewis, que notre champion eut tant de mal à vaincre récemment. Et, à cette époque, Willie était meilleur qu'aujourd'hui. Alors, que conclure ? Que le Français essuiera sa première défaite de la saison à Dieppe ? Je le crains. Tout ce qu'on pourrait espérer serait le match nul, mais je doute que nous ayons l'occasion d'applaudir ce demi-succès. Et il est malheureux de songer que notre homme sera peut-être démoralisé pour toujours s'il subit un échec trop complet ; qu'il aura le cœur décroché, selon l'expression Américaine.

Nul plus que moi désirerait ardemment enregistrer un nouveau succès à l'actif de celui qui faillit être galibot et dont les hasards de la vie ont fait un grand champion, mais j'ai peur et je considère que les 50.000 francs qu'il touchera, en cette occasion, ne compenseront jamais la déception d'une défaite. 50.000 francs, c'est un beau denier ! C'est la plus forte somme touchée en Europe, par un boxeur. Sentir qu'un seul combat vous les rapportera, alors, que l'année précédente, on avait 200 francs environ pour un match, constitue une tentation vraiment angoissante ! Mais que sont ces 50.000 francs, s'ils entravent la marche rapide de notre homme vers les degrés les plus élevés du pugilisme !



BERNARD

Ce pessimisme n'est pas basé sur une question d'impression, hélas ! mais sur une étude des records. Je ne rappellerai pas toutes les rencontres de Carpentier, je me contenterai de parler de celles qu'il soutint cette saison :

Bat Sid Burns (15 reprises).
Bat Young Josephs qui abandonne (10 reprises).
Knock-oute Battling Lacroix (9 reprises).
Knock-oute Th. Gray (9 reprises).
Bat Harry Lewis (20 reprises).
Knock-oute Jim Sullivan (2 reprises).
Bat George Gunther (20 reprises).
Knock-oute Hubert Roc (5 reprises).
Bat Willie Lewis (20 reprises).

Cette liste qui comporte le gain de deux titres de champions d'Europe, mi-moyens et moyens, est imposante, certes, mais quelle différence avec le record de Frank Klaus, l'un des plus formidables middle weight qui ait mis les gants de quatre onces.

Si l'on s'en rapporte à la majorité des annuaires, Frank Klaus n'aurait jamais subi de défaites. A ce sujet, je donnerai la lettre suivante que j'ai reçue de mon excellent confrère, Victor Breyer :

« Vous dites que l'excellent boxeur qu'est Frank Klaus n'a jamais été battu, au cours de sa carrière, quoiqu'un « annuaire de boxe » lui attribue deux défaites aux points, en 12 rounds, par Jiming Gardner et Hugo Kelly. Vous auriez pu dire que cet annuaire de boxe était le mien et cette publicité m'eût été d'autant plus utile que j'ai raison et que vous avez tort. Les deux résultats sont, en effet, parfaitement exacts. Si vous en doutez, ouvrez donc l'Annuaire américain d'Andrews qui les donne exactement comme l'Annuaire du Ring. »

Je ne discuterai pas les excellents arguments de mon confrère, mais je persiste cependant dans mon opinion, l'annuaire du *Police Gazette* ne faisant pas mention de ces échecs, et celui d'Andrews (1911) enregistrant, au contraire, une victoire à l'actif de Frank Klaus sur Jiming Gardner, justement en 1910, le 12 avril, à Boston, en 12 reprises, aux points.

La carrière de l'Américain comporte 70 rencontres, qui se répartissent ainsi : 21 victoires par knock-out, 19 victoires aux points, 2 victoires sur une fau e (Harry Lewis et H. Mac Gann), 2 matches nuls, 24 sans décision. Il n'est pas un homme de sa catégorie qu'il n'ait battu dans des matches avec décision ou sur lequel il n'ait pris un avantage appréciable dans les sans-décision, même Stanley Ketchell, même Billy Papke. C'est dire la valeur de cet athlète de 25 ans, qui boxe depuis 1904.

Le meeting de boxe de Dieppe, outre ce sensationnel combat, comptera deux matches pour le titre de champion d'Europe : l'un mettra aux prises Charles Ledoux et Digger Stanley, pour les poids coqs. Ils se sont déjà rencontrés à Londres et la décision rendue en faveur de l'Anglais, fut contestée par certains. L'autre opposera Bernard, notre excellent mi-moyen, au champion d'Angleterre désigné par le combat qui s'est disputé lundi dernier entre Arthur Evernden et Johnny Summers, à Londres.

Ce programme est alléchant et attirera, sans aucun doute, à Dieppe, la grande foule, qui s'empressera de revenir à Paris, aussitôt après le Grand Prix de l'A. C. F., pour assister, le 29 juin, au Championnat du monde des poids moyens entre Billy Papke et Marcel Moreau.

JACQUES MORTANE.

ATHLÉTISME

Les jeux olympiques

Que fera la France à Stockholm en 1912 ?

Nous voici maintenant à la veille du grand meeting de Stockholm. Et il n'est pas exagéré de prétendre que jamais, depuis leur résurrection, les Jeux Olympiques n'auront soulevé dans le monde un intérêt plus considérable, et mis en présence un tel lot d'athlètes.

Les gouvernements eux-mêmes ont cette fois « marché » avec une significative générosité. N'est-ce pas véritablement un signe des temps que cette officielle subvention de 100.000 francs, obtenue sans trop grand mal pour l'envoi de notre team à Stockholm ?

Il apparaît que l'œuvre de ceux qui voulurent faire revivre les Jeux Olympiques est aujourd'hui magnifiquement accomplie.

Ces grands concours internationaux, organisés tous les quatre ans, auront bientôt le retentissement et la popularité dont jouissaient autrefois, chez les Grecs ces « Olympiques » au caractère presque sacré.

Quel rôle nos champions vont-ils jouer à Stockholm ?

Il sera, ma foi, très différent, selon les exercices et les sports où les nôtres seront appelés à faire montre de leurs talents.

Il est évident, par exemple, que les Français sont encore les premiers escrimeurs du monde, et qu'un Gaudin a toutes chances d'enlever le laurier à ses rivaux de tous pays, de même que l'ensemble de notre équipe est très nettement supérieur à toutes celles qui lui seront opposées.

Nos gymnastes sont également très bien placés, surtout pour les concours individuels. Leur adresse, leur grâce, leur brio ont toujours été justement célèbres, et nous avons le droit d'espérer les voir triompher une fois de plus.

Le cyclisme ne comporte qu'une grande course sur route réservée aux amateurs. Bien que la France soit aujourd'hui, de façon incontestable, la première nation cycliste, nos chances paraissent modestes.

Depuis l'extraordinaire développement du sport routier professionnel, et surtout depuis la création de cette catégorie d' « indépendants » qui a été encouragée par toute une floraison de magnifiques épreuves, nous n'avons plus, ou presque, de routiers amateurs qui soient de véritables champions.

Par contre l'Angleterre, l'Allemagne auront des hommes de valeur, et, de son côté l'Amérique envoie un team dont toutes les unités ont été sérieusement triées sur le volet, à la suite de toute une série d'épreuves éliminatoires. Il y a cependant de telles ressources chez nos routiers que nous pouvons encore, cependant, espérer une surprise heureuse.

L'échec complet de nos joueurs de tennis aux récents championnats du monde sur terre battue ne doit pas nous décourager. La défaite de champions comme Gobert, Decugis, Laurentz, Germot, a été une trop grosse surprise pour que nous ne puissions en appeler. Nos hommes ont été surpris par la méthodique régularité des allemands. Ils croyaient aller à une facile victoire, ils sont arrivés mal préparés. Résultat : une complète déroute.

Je serais fermement convaincu que nous aurions pu prendre une éclatante revanche — et d'ailleurs les choses ont déjà bien mieux marché pour nous lors des récentes parties du Tournoi international du Racing Club — si nous avions été dignement représentés à Stockholm. Mais il paraît que nos

meilleurs cracks, Gobert notamment, préfèreront aller disputer à la même date les championnats d'Angleterre. C'est dommage.

Mais où nous devons, hélas! laisser à la porte tout espoir, même le plus chimérique, c'est en tout ce qui touche à la course à pied et aux concours athlétiques.

Là, nous devrons un grand salut à l'Amérique, comme le devront aussi toutes les autres nations. Ce team d'Outre-Atlantique, que nous pressentions devoir être formidable, apparaît maintenant, après des performances préparatoires, comme absolument invincible.

Peut-être un Français comme Bouin, ou comme Pautex, ou comme Gonder, un Finlandais comme Kohelmainen, réussira-t-il, grâce à une exceptionnelle performance, à prendre, non la première, mais tout au moins une des places d'honneur. Il n'en reste pas moins évident que les Américains, dans toutes les courses, dans tous les concours, doivent absolument se promener devant le lot.

Quelques exemples :

Notre meilleur homme de 1.500 mètres, Arnaud, qui est déjà quelqu'un chez nous, peut couvrir la distance en 4 m. 4 s. Or, l'Américain Kiwiat, aux essais et lors des éliminatoires américaines, a toujours fait moins de 4 m. et, battant chaque fois son record, a finalement couru la distance en 3 m. 55 s. 4/5, gagnant juste une seconde sur sa précédente performance. Et lorsque des records sont arrivés à une telle hauteur, on sait ce que vaut une seconde!

Inutile d'insister sur la valeur des sprinters américains. Nous savons déjà par expérience ce que valent leurs spécialistes du 100 et du 400 mètres plat, et du 110 mètres haies.

Mais qu'il s'agisse d'un pur concours, le saut à la perche, par exemple, c'est encore un Américain, Wright, qui doit logiquement dominer le lot, puisque tout récemment il établissait le nouveau record du monde avec 4 m. 02, alors que les meilleurs sauts de notre meilleur homme, Gonder, que nous avons toujours considéré comme un véritable crack de la spécialité, n'est que de 3 m. 74. Et ce saut remonte à 1905!

Même histoire pour le saut en hauteur. C'est encore un Américain qui vient, il y a quelques jours, d'égaler le record du monde professionnel de Baker avec le bond formidable de 2 m. 038.

Et ce record du monde, lui, date de 1900.

Tout ceci montre bien de quelle façon les Américains ont préparé leurs Jeux Olympiques de 1912. De telles performances, dans toutes les branches de l'athlétisme, dénotent un effort d'ensemble et une excellence générale dans les méthodes d'entraînement qui peuvent nous laisser rêveurs.

Un manager ignorant, et d'ailleurs fâcheusement célèbre dans l'histoire de ces dernières années de l'athlétisme français, s'indignait l'autre jour de ce que j'avais avancé ici même, à savoir que nous ne manquons pas d'athlètes mais d'entraîneurs connaissant quelque chose à leur affaire. Il aurait pu s'épargner ce nouveau ridicule.

Les derniers exploits américains montrent bien à quel point nous sommes encore loin des Américains. Et pourtant, notre muscle français, notre détente, nos moyens physiques valent les leurs. Nous l'avons bien vu pour le cyclisme, nous commençons à le voir pour la boxe. C'est la tête qui manque chez nous. Le jour où nous aurons des hommes capables d'apprendre à nos jeunes gens comment on court, de dégrossir un Failliot, de faire gagner deux ou trois cinquièmes de seconde sur 500 mètres à un Mourlon et à un Gauthier, capable aussi de tenir en main tous ces élèves, de les contraindre à un entraînement sévère et régulier, ce jour-là, les Américains n'auront plus le monopole des victoires athlétiques, et nos résultats, nos performances vaudront les leurs.

Nous aurons beaucoup d'athlètes à Stockholm. Aucun n'a une chance réelle.

Mourlon pour le 100 mètres qu'il peut courir en 11 s. 1/5, Gauthier pour le 200 mètres qu'il abat en 22 s. 2/5, et pour le 400 mètres, Poulenard, très courageux, mais n'ayant pas les moyens physiques d'un champion américain, sont nos sprinters les plus en vue, Failliot étant maintenant trop lourd. D'ailleurs, il n'est pas encore certain que le puissant vainqueur fasse le voyage.

C'est pourtant pour le 400 mètres que nous avons le meilleur lot de défenseurs, et nous pourrons peut-être nous classer honorablement dans l'épreuve du mille par quatre relais de 400 mètres, avec des coureurs comme Poulenard, Rollot, Lelong et Shurrer par exemple. La moyenne n'est pas mauvaise.

L'un des meilleurs hommes français, Caulle courra le 800 mètres. C'est certainement celui de nos coureurs qui peut figurer le plus honorablement. Il doit couvrir la distance en 1 m. 58, ce qui est d'ailleurs encore loin du record amateur de l'italien Lunghi qui en 1909 abattait les 880 yards soit 804 mètres en 1 m. 52 s. 4/5.

Pour le 1.500 mètres, la question est réglée. Arnaud ne peut rien contre Kiwiat.

Quant au 5.000 mètres, Bouin qui m'a tout l'air de ne plus être dans son admirable forme du record de la demi-heure, devra vraisemblablement s'incliner devant les Américains Scott et Bonhag, et peut-être aussi devant le merveilleux petit Finlandais Kohelmainen.

Notons enfin la petite chance que Pautex peut avoir dans le Marathon. Il peut couvrir la distance en 2 h. 45.

En ce qui concerne les concours, notre meilleur homme est Gonder, pour le saut à la perche.

Tison ne fera rien. Il est plutôt en déclin. Et après une carrière comme la sienne, cela commence à être permis. André est loin d'être en belle forme pour le saut en hauteur.

Alors? alors, nos chances sont nulles.

Si nous jetons les yeux vers le football association, nous sommes contraints à un égal pessimisme. Notre équipe n'est plus en forme, Chayrigues ne sera pas là, et nous n'avons rien à faire contre les onze formidables qu'enverra l'Angleterre, pas plus que contre les très bonnes équipes danoise, allemande et autrichienne.

Il est d'ailleurs juste de reconnaître que la saison est vraiment mal choisie pour un tournoi d'association de cette importance.

La natation, enfin, verra mieux que notre infériorité. Nous n'y défendrons même pas nos couleurs, dans le water polo excepté.

Par contre, les spectateurs pourront assister à des luttes comme ce sport en aura rarement vues jusqu'ici.

MOTTE
notre champion du saut en longueur.

Le favori du 100 mètres paraît devoir être le métis hawaïen Duke Kahanamoku. Les Américains fondent sur lui les plus grands espoirs, depuis qu'il a officieusement nagé les 100 yards en 55 s. 2/5, ce qui battrait de deux cinquièmes le record du monde de Daniels, le grand crack dont la participation aux Jeux Olympiques est très douteuse.

Les rivaux de Kahanamoku seront l'Allemand Bretting qui a récemment abaissé à 1 m. 2 s. 1/5, le record du monde de l'Australien, Cecil Healey.

Cet Healey sera aussi parmi les compétiteurs, ainsi que Longworth, vainqueur par quelques centimètres du même Healey dans le Championnat d'Angleterre des 100 yards. Citons encore le vieil Anglais Derbyshire et le Hongrois Holmay, second derrière Daniels aux Olympiques de 1908.

Pour le demi-fond et le fond, Taylor, champion d'Angleterre, Battersby, le Hongrois Kenyery qui a battu le record des 400 mètres en 5 m. 29 s., les Australiens Longworth et Harwick constituent le lot d'où sortira le champion.

Pour l'aviron, enfin, nos chances, pour être moins absolument négatives, sont pourtant encore assez minimes.

La Société Nautique de Bayonne a un bon « huit », mais que je ne crois pas capable de battre l'Angleterre.

Et voilà comment se présentent, au point de vue français, les Jeux Olympiques de 1912.

On conviendra, après ce rapide exposé, que ce que nous avons de mieux à faire... c'est de commencer à nous préparer pour 1916.

GÉO LEFÈVRE.

CYCLISME

Le Xe Tour de France

La lutte s'annonce très belle cette année.

C'EST demain que se donnera le départ du dixième Tour de France. La formidable randonnée qui compte plus de 5.500 kilomètres promet de nous faire assister à une lutte passionnante; les organisateurs, instruits par l'expérience de l'an dernier, ayant étudié de très près les règlements et engagé tout un lot d'athlètes comme jamais Tour de France n'en a réunis jusqu'à présent. Les leaders de l'an passé : Garrigou, Duboc, Lapize, Georget seront, de nouveau, au départ cette année; de nouveaux venus, hier encore dans les rangs des Indépendants, Thys, Figuet, Salmon, Deruyter et qui, pour leurs débuts, se sont, depuis le commencement de la saison, montrés les égaux des meilleurs routiers. Enfin, leur chef de file, Petit-Breton, qui s'était, ces dernières années, tenu éloigné des courses, y est revenu plus résolu que jamais à faire parler de lui. Ses prouesses, depuis son retour, ont été remorquables et sans la malchance qui s'acharne après lui, il s'attribuait Paris-Bruxelles avec facilité. Victime d'un accident assez grave, nous pouvons espérer néanmoins que, grâce aux soins dont il a été entouré, il pourra prendre le départ.

Et puis, nous avons derrière tous ces ténors de la pédale la légion d'inconnus qui se révèlent, chaque année, coureurs de grande classe. Ce lot sera, pour le Xe Tour de France, peut-être plus important que jamais.

La catégorie des coureurs isolés n'a pas été oubliée, elle est dotée de nombreux prix; de plus, une bonne nouvelle : les primes seront payées en cours de route, ce qui sera d'un grand secours à de nombreux déshérités.

Le parcours emprunte à peu près l'itinéraire de l'an dernier, c'est-à-dire que la course, beaucoup plus accentuée qu'il y a quelques années, sera un véritable Tour de France.

Notre directeur a reçu la lettre suivante :

Paris, le 13 juin 1912.

Mon cher direeteur,

Vous êtes comme les mages anciens, rien ne vous échappe, et vous me révélez une existence. J'apprends de vous qu'un de mes derniers articles publié dans la *Vie au Grand Air*, le 4 mai, « Fantaisie sur l'histoire des moteurs », vient d'être, l'objet de vives critiques dans un hebdomadaire, dit scientifique, que je ne lis point, parce qu'il m'ennuie, et dans un quotidien où certaines signatures sont pour moi un précieux avis, quelque chose d'analogue aux poteaux bienfaisants du T. C. F. et signifient « Passez vite, » car, à l'inverse du barbier de la légende, on n'attend pas le lendemain pour vous raser gratis. Tout cela date de la seconde semaine de mai. Quarante jours après, comme les condamnés à mort! Peste, ces messieurs ont l'esprit de répartie. Je n'eus jamais espéré avoir fait telle impression et de telle durée.

Ainsi donc, le sort en est jeté! Nous avions déjà le tort immense de nous expliquer sans formules, et désormais nous n'aurons plus le droit de nous exprimer en simple français.

Ces messieurs ont un langage à eux, en dehors duquel il n'est nul salut, et je crois en vérité qu'ils n'en comprennent plus d'autre. Si vous avez le malheur de dire qu'une grande puissance possède des forces redoutables sur terre et sur mer, disponibles à tout moment, on vous traduit bon gré mal gré en nègre, et l'on déplore votre ignorance de la puissance, de la force et des moments de la force qui sont en dehors du temps!

Prétentieux, en outre, certains de ces pauvres gens ont fini par se croire des lettrés, pour s'être si longtemps frottés, au hasard de leurs formules, à toutes celles de l'alphabet. Cela ne fait d'ailleurs nul mal dans l'Etat.

Ils se plaignent simplement de ne comprendre point certaines phrases de cet article. C'est évident. c'est du français, sans prétention, mais point du nègre. Je vais d'ailleurs les mettre à l'aise. Ils n'ont pas compris certaines phrases, je n'ai jamais compris aucune des leurs et les évite avec soin. Que diable! la vie n'est déjà pas si gaie, pour prendre pareille médecine devant qu'y être obligés, et absorber de plein gré phrases qui « sentent, disait déjà Lampourde, le gousset, l'écafignon, le faguenas et le cambouis!,.. »

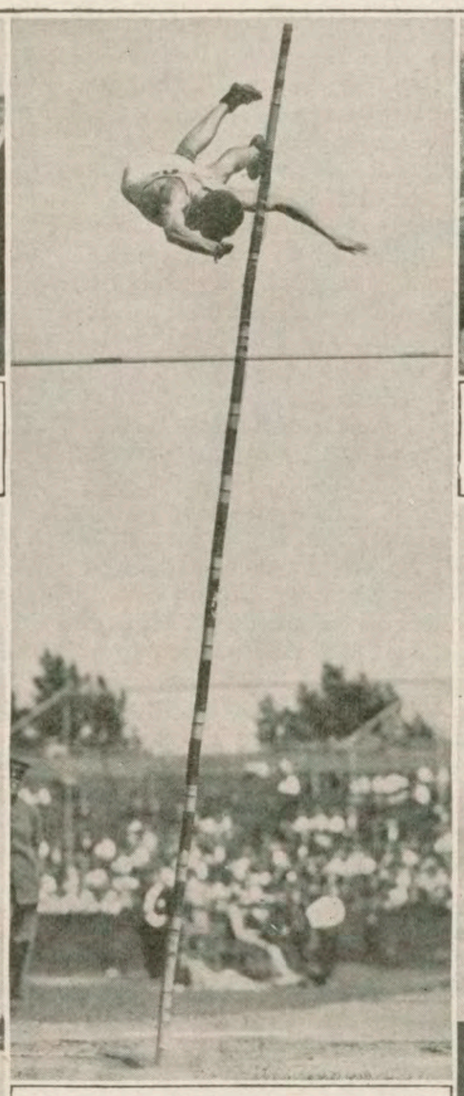
Leur maladie d'extraire sans utilité les racines, à l'inverse de certains animaux qui en tirent parti et qui s'en repaissent, est telle que faute de racines cubiques, cette activité, instinct développé par l'habitude, va jusqu'aux racines latines plutôt que demeurer sans emploi. Ne les imitons point. Aussi bien leurs lecteurs, s'il en est, sont déjà punis, et ceux de la *Vie au Grand Air* ne méritent point tel châtiment. Français, latin, mathématiques tout est bien spécial en eux. Restons en là. Pour ma part, puisque nous en sommes au latin, quand je lis *sinus a*, je comprends toujours *asinus*. C'est ma faute, je le sais, mais qu'y pouvons-nous? L'aimable baron de Sénecé disait déjà, il y a plus d'un siècle avec une résignation souriante :

Il m'appelle ignorant : je le suis en effet,
Nous le sommes tous deux, avec la différence
Que la nature ainsi m'a fait,
Par pure grâce et sans dépense.
Et qu'à l'exemple des pédants,
Il a travaillé bien longtemps
Pour acquérir son ignorance.

Cordialement votre
GEORGES PRADE.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'équipe de l'Union Sportive haïtienne, qui a gagné le championnat de football association d'Haïti ; à gauche, MM. Chevalier et Prézeaux qui furent, à tour de rôle, présidents de ce club.



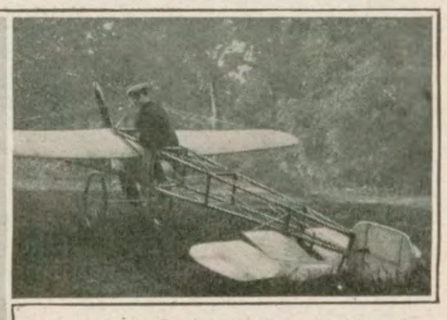
Babcock, qui s'est classé dans le championnat de saut à la perche disputé récemment en Amérique, à Philadelphie.

Le challenge Souffay, disputé le 9 juin sur un parcours de 13 kilomètres, à Saint-Maur, est revenu à Radigue, en 43 m. 36 s. devant Verrier et Lorgnat. Radigue finissait avec plus de 200 mètres d'avance.

L'arrivée de Bettini à Marseille, dans la demi-finale du Championnat amateurs des 100 kilomètres.

Charles C. Witmer, sur son hydro-aéroplane, au large de Miami (Floride). C'est un des meilleurs aviateurs américains.

Le nouveau dirigeable éclaireur Conté (tissus Hutchinson) évolue, au crépuscule, au-dessus d'Issy-les-Moulineaux.



L'aviette de M. Robeyot : elle pèse 35 kilos et a une envergure de 5 mètres ; c'est une réduction du Blériot.

MM. Dubreuil et Levasseur, au départ de l'envolée tragique qui coûta la vie à M. Levasseur, le 8 juin.

L'aviateur Champel emmène comme passagère, au-dessus de Juvisy, Mlle Paradéis, la reine des reines

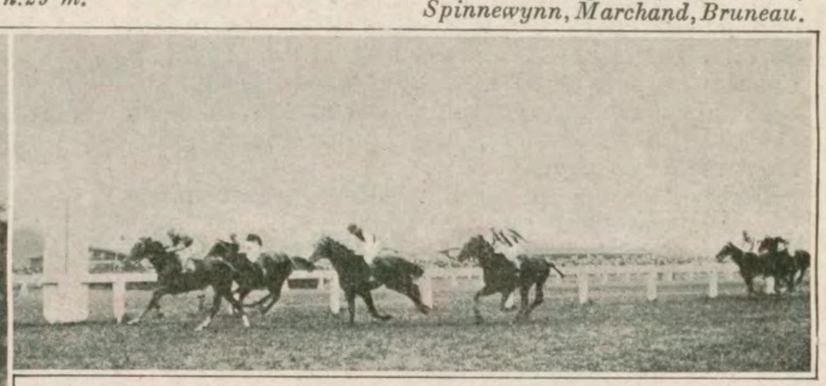
Les lieutenants Fuzier, Mercier et Mendes, les trois premiers officiers de la garnison de Lyon, ayant obtenu leur brevet à l'aérodrome de cette ville.

*Les concurrents du Critérium international du « Lyon-Républicain » dans les lacets de la descente de Fleurieux. Cette course cycliste, disputée le 9 juin sur le circuit Lyon, Tarare, Roanne, les Echarmeaux, Lyon, était ouverte aux amateurs et aux indépendants, elle réunit près de cent concurrents. Alancourt s'attribua la première place des amateurs, et Philippe, la première place des indépendants. **Alancourt couvrit le parcours en 6 h. 34 m. et Philippe en 6 h. 29 m.***

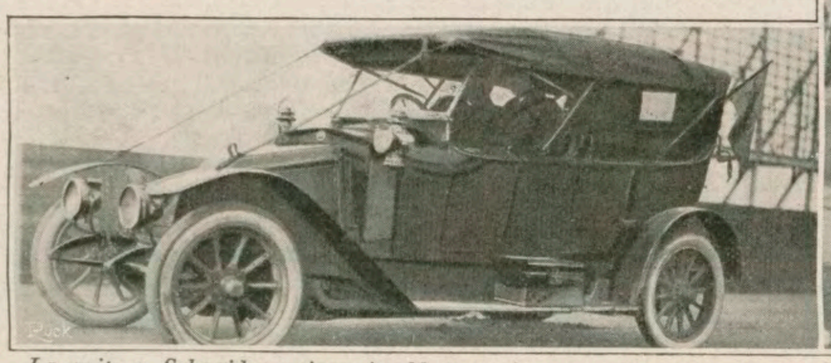
Equipe de la Société d'« Entraînement au pistolet », gagnante du tournoi international de pistolet de Vincennes ; de g. à dr., MM. Gabet, Spinnewynn, Marchand, Bruneau.

A Kiel, s'est disputé, dernièrement, un grand meeting d'aviron. L'empereur d'Allemagne avait tenu à doter lui-même une épreuve d'une coupe. Il vint en personne en compagnie de sa famille.

Banikas, gagnant du saut à la perche avec 3 m. 30, au cours des championnats d'athlétisme disputés, en Egypte, à Alexandrie.



Le Derby autrichien (2.400 mètres, 126.000 francs), disputé, à Vienne, le 9 juin, a été gagné par Kokoro au baron Uechtritz (Galgas) devant Bartek.



La voiture Schneider, mise aimablement à notre disposition par M. Gobillot et qui, sous la conduite de son propriétaire, a emmené, à Dieppe, notre rédacteur en chef, où elle lui a permis d'étudier sur place le Circuit.

L'arrivée de Duc de Dantzig, monté par O'Connor, dans le Prix Wild-Monarch (2.800 m., 20.000 fr.)

Rioumajou, le gagnant de la Course de Haies annuelle de Saint-Ouen, un des favoris de la Grande course de Haies.

HIPPISME

Les récents vainqueurs

Particularités que présentent leurs pédigrees.

Pour faire suite à mon dernier article, écrit entre le jour du Derby d'Epsom et celui des Oaks, il me faut ajouter une remarque : Tagalie, l'héroïne du Derby, a établi, en effet, un record. C'est la première pouliche qui, après avoir remporté l'épreuve classique, se fait battre deux jours après dans les Oaks.

Parmi ses rares devancières, Eleanor, Blink Bonny et Signorinetta ont réussi le double event; quant à Shotover, elle s'est reposée sur ses lauriers et ne s'est pas présentée dans la course des pouliches.

Mais si je suis revenu sur les épreuves anglaises, ce n'est pas seulement pour signaler ce détail: c'est surtout pour célébrer la victoire des couleurs françaises éminemment sympathiques de M. Jean Prat. Ce sportsman a fait, depuis longtemps, des sacrifices considérables pour notre élevage : poursuivant le programme qu'il s'est tracé, il a acheté aux ventes de Newmarket, du 12 juillet 1909, pour le prix de 105.000 francs, une poulinière, Musa, suitée d'une pouliche de Saint-Frusquin et saillie par William the Third. Cette Musa, alors âgée de 13 ans, avait remporté les Oaks de 1899 : sa fille, Mirska, la pouliche de Saint-Frusquin, devait à son tour remporter les Oaks de 1912 ; elle avait subi sa préparation en Angleterre, sous la direction de l'entraîneur T. Jennings.

C'est donc une victoire que nous devons inscrire au compte de l'élevage et de l'entraînement anglais ; par contre J. Childs, qui montait Mirska, est un de nos meilleurs jockeys et le propriétaire, M. Jean Prat, est réputé parmi les principaux éleveurs et propriétaires de France. Bref, il y a là, une véritable mise en pratique de l'entente cordiale.

En tout cas nous devons nous réjouir de voir un éleveur avisé aussi vite et aussi brillamment récompensé pour avoir su doter notre élevage d'une poulinière d'excellente naissance.

A propos de cette naissance, il est intéressant de noter que Tagalie et Mirska, les deux triomphatrices de l'année, appartiennent à la même souche de la famille 20. Toutes deux remontent à une poulinière nommée Jenny Diver.

Cette Jenny Diver, née en 1866, descend directement d'une pouliche, Ghuznee, qui a remporté les Oaks, en 1841. Elle a donné au haras vingt produits ayant vécu, parmi lesquels nous retiendrons Jenny Howlet, la gagnante des Oaks de 1880, Palmflower et Jennie Winkle. Palmflower, née en 1874, a couru treize fois de 2 à 4 ans, comptant notamment quatre victoires à deux ans. Envoyée au haras, après son premier produit, qu'elle a eu à 7 ans, elle a donné, sans interruption, seize autres produits, parmi lesquels on peut noter El Dorado, Saint-Florian, Musa, qu'elle a eue à 22 ans, qui a gagné les Oaks et qui est la mère de Mirska, et enfin Palmaro, qu'elle a eu à 23 ans et qui a couru et gagné à 2 et 3 ans.

Jennie Winkle, une autre fille de Jenny Diver, a donné, elle aussi, dix-sept produits ayant vécu. Sa fille, The Other Eye, a été importée en 1898, en France, où elle a déjà eu neuf produits qui ont tous paru sur l'hippodrome. Parmi eux, Tagale, exportée en Angleterre, a eu pour fille Tagalie, l'héroïne du Derby.

On voit donc que Jenny Diver est en même temps la quatrième mère de Tagalie et la troisième mère de Mirska. Toutes deux se rattachent ainsi à une souche particulièrement prolifique d'une bonne famille ; car les représentants de la famille 20, bien qu'ils n'eussent pas encore triomphé dans le Derby, avaient remporté trois fois les Oaks et trois fois le Saint-Léger.

Cette famille compte, en France, 80 représentantes environ parmi les poulinières qui fonctionnent ; toutes sont d'importation plus ou moins récente ; ce qui n'empêche pas les produits se rattachant à cette souche d'avoir déjà joué un rôle important sur nos hippodromes. Citons parmi les plus notoires, le Sagittaire, Heaume, Quintette, King James et le Prodigue. Ceux qui courent à l'heure actuelle, comprennent La Bégude, la Choisille et Zénith II : ce dernier est même issu d'un inbreeding sur la famille 20, puisque son père Le Sagittaire s'y rattache aussi.

Ce sujet de la parenté qui unit les deux héroïnes des épreuves classiques anglaises, nous amène tout naturellement à signaler la parenté encore plus étroite qui existe entre deux des pouliches les plus intéressantes de notre génération de trois ans. Je veux parler de Qu'Elle est Belle II et de Floraison : la première est tout de même la gagnante du Prix de Diane ; quant à la seconde, elle a couronné toute une série de succès par sa victoire dans le Prix Lupin.

Je crois qu'il n'est pas inutile d'ouvrir ici une parenthèse pour esquisser l'histoire de cette pauvre Floraison : née au haras de Meautry, lorsque vint le moment de quitter les prairies pour le box du cheval de courses, elle fut jugée indigne de prendre sa place dans les écuries de l'entraîneur particulier du Baron de Rothschild à Chantilly ; réformée pour faiblesse de constitution, elle fut exilée à Maisons-Laffitte chez M. Clément Duval, qui est spécialement chargé de l'entrainement des chevaux d'obstacles du Baron. M. Clément Duval avait reçu mission soit de faire abattre la pouliche, soit de la vendre sans papiers ; car il devait éviter de jeter le discrédit sur la production de Sans Souci II, dont elle était l'un des premiers échantillons. Cependant, entre ces deux solutions extrêmes, il en choisit une troisième et résolut de laisser faire la nature tout en s'efforçant de favoriser son œuvre. Entre les mains d'un homme de l'art aussi habile et aussi expérimenté, Floraison ne devait pas tarder à se remettre : elle fut en état de courir dès le début de sa troisième année ; elle n'a d'ailleurs pas eu besoin de ces sortes de loteries que sont les épreuves réservées aux deux ans pour affirmer d'une manière indiscutable sa haute qualité.

Pour en revenir à la parenté de Qu'Elle est Belle II et de Floraison, disons tout de suite que la grand'mère de la première est en même temps l'arrière grand'mère de la seconde. Cette parente commune est une poulinière de la famille 3, nommée Gipsy Queen et née en 1886 en Angleterre. Floretta, la mère de Floraison, est née en Angleterre en 1902 et a été importée en France en 1905 ; Queen's Bower, la mère de Qu'Elle est Belle II est née en Angleterre en 1899 et a été importée aux Etats-Unis en 1905 puis en France en 1908.

Toutes deux remontent à l'une des premières gagnantes des Oaks, Maid of the Oaks ; la mère de cette dernière, Rarity, comprend dans sa descendance un vainqueur du Derby, Pyrrhus the first ; une gagnante des Mille Guinées, des Oaks et du Saint-Léger, Hannah; deux autres gagnants du Saint-Léger, Ambrosio et Favonius ; et des vainqueurs des Deux Mille Guinées, du Goodwood Cup et du Doncaster Cup. Si j'insiste sur ces faits qui démontrent la qualité de la souche que nous considérons, c'est un peu pour tranquilliser ma conscience : car, Qu'Elle est Belle II et Floraison ne remontent pas à une jument-base. Or l'auteur de la théorie des « juments-bases » prescrit radicalement aux éleveurs d'éliminer « les autres branches où les vainqueurs sont rares et ne peuvent être produits que par un gros hasard ».

Ainsi, cette pauvre Floraison a été deux fois condamnée, d'abord par l'inventeur des « jument-bases », ensuite par son propriétaire : nous voyons que son casier judiciaire, copieusement garni, ne l'a pas empêchée de poursuivre une carrière plus qu'honorable.

L'examen de son pedigree suffit d'ailleurs à expliquer ses brillantes performances : si on le compare à celui de Qu'Elle est Belle II, on s'aperçoit que leur parenté est encore beaucoup plus étroite que nous ne l'avions signalé plus haut.

Voilà, comptés d'après les générations libres, les inbreedings que comporte le croisement dont elles sont issues :

Pour Floraison	Pour Qu'Elle est Belle II
3 Saint-Simon.	2 Saint-Simon.
5 Hermit.	5 Hermit.
7 King Tom.	5 King Tom.
7 Newminster.	7 Voltigeur.

En outre leurs pères, à toutes deux, contiennent l'inbreeding sur Stockwell et celui sur Toucshstone ; on trouve chez leurs mères un inbreeding rapproché sur King Tom, puis d'autres plus éloignés sur Voltigeur, sur Melbourne et sur Touchstone.

Il est certain qu'à moins d'être propres sœurs, elles ne pourraient avoir de liens plus étroits de parenté.

RENÉ RIONDET.

Tous les Lecteurs des

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie

doivent considérer

"EXCELSIOR"

comme leur journal quotidien.

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes* et *Avantages* offerts aux abonnés d'un an,

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris.

Le Derby de Chantilly

La victoire de Friant II a été une victoire imprévue.

Notre Derby de 1912 s'est terminé par une très grosse surprise, s'il est permis de parler de surprise, à propos d'une course si ouverte et qu'on avait d'avance proclamée telle. Ce n'est pas d'ailleurs un cas très exceptionnel qu'une surprise dans le Prix du Jockey-Club.

La victoire de Or du Rhin II en 1910 n'était pas mieux prévue que celle de Friant II. Le gagnant de 1907, Mordant, et celui de 1903, Ex Voto, étaient eux aussi très délaissés. La Morinière, vainqueur de 1900 était un gros outsider. En comptant Friant II, cela fait cinq surprises en treize ans. Le Prix de Diane, qui passe pour être la course décevante par excellence, n'en a compté que deux, dans le même laps de temps. Quant aux favoris gagnants, ils sont durant la même période en nombre égal dans les deux courses. Ceux du Prix du Jockey-Club s'appelaient Alcantara II, Sea Sick, Maintenon, Ajax, Retz et Saxon.

Ce qui est exceptionnel dans le cas de Friant II, c'est son passé. Jamais, autant qu'il me souvienne, gagnant de Derby ne s'est présenté avec un bagage aussi mince. Les outsiders qui ont gagné avant lui, avaient gagné une Poule importante : Or du Rhin II, le Prix Daru ; Ex Voto, le Prix Hocquart ; La Morinière, le prix La Rochette ; Mordant avait partagé avec Biniou, le prix Citronelle. Rien de tel pour Friant II, dont tout l'actif consistait dans un petit prix de 5.000, gagné au Bois sur Lancelot II et Gros Jean II. Sa carrière d'ailleurs se résume vite : échec complet dans le prix Juigné (où il est d'ailleurs mal parti), second à une longueur et demie de Neuter, dans le prix de Guiche, non placé dans le prix Greffulhe, quatrième dans le prix La Rochette, derrière Houli, Qui et Didius (trois adversaires qu'il retrouvait dans le Derby), troisième dans un handicap, derrière Ombrelle, qui lui rendait six livres pour l'âge, et La Bérézina. Cette dernière course, fournie sur le parcours même du Prix du Jockey-Club, et huit jours auparavant, était celle d'un honnête cheval de second ordre. Elle le faisait tout juste dix livres meilleur qu'Ombrelle, intrinsèquement, et très inférieur, par conséquent, à ce que doit être un cheval de Derby. Que de chevaux, dans la génération d'Ombrelle, auraient pu lui rendre plus de dix livres !

LE PRINCE MURAT.

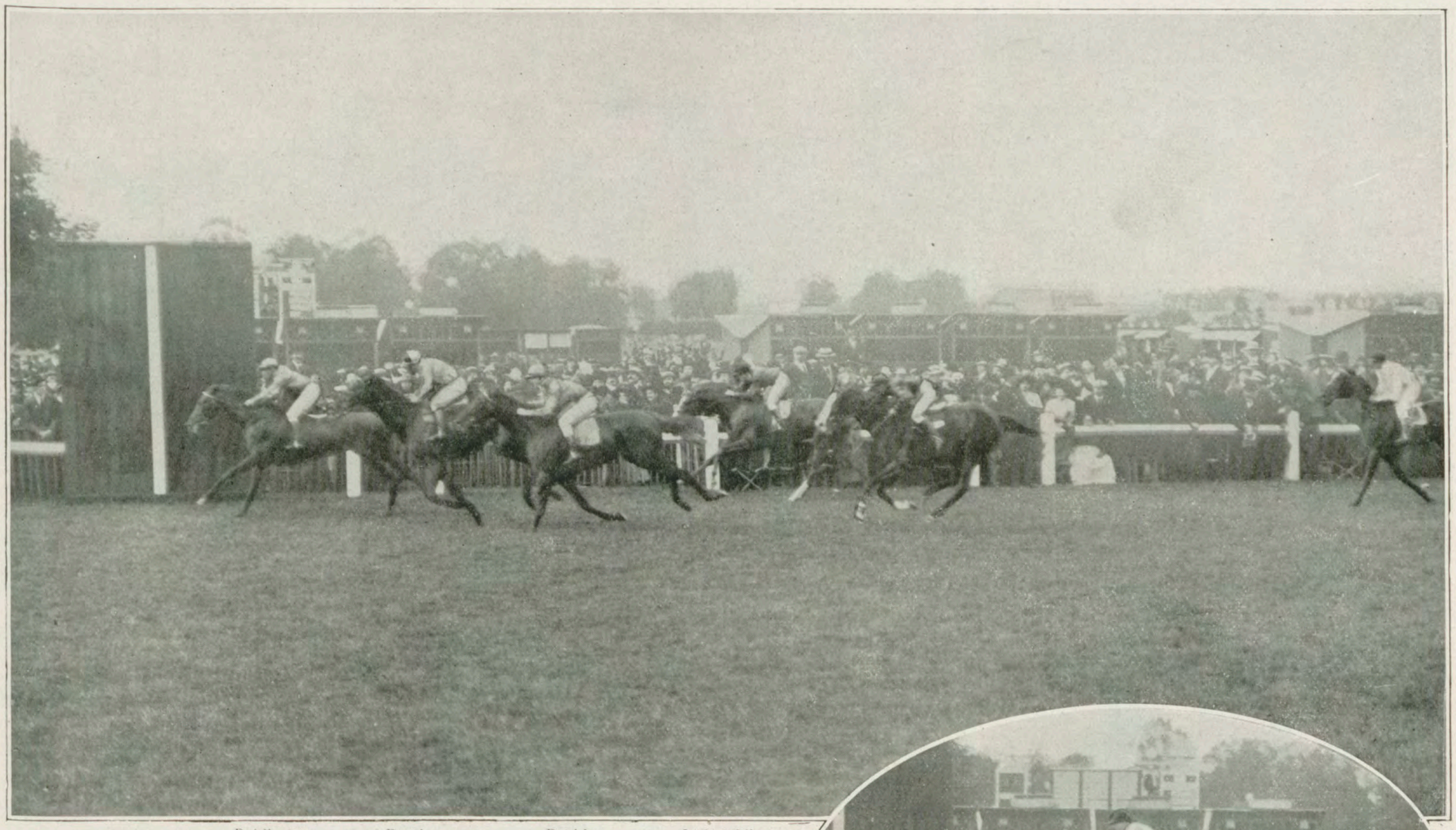
C'est donc une révélation complète, et singulièrement brusque, un bond considérable en avant, que cette victoire de Friant II, si l'on s'en tient du moins à ses titres officiels. Mais à côté du « papier » strict, il y avait d'autres éléments d'appréciation plus favorables au poulain du prince Murat. D'excellents juges, qui le suivaient avec attention depuis ses débuts, lui accordaient le plus large crédit, convaincus qu'un jour où l'autre, il se montrerait sous un meilleur jour. L'événement leur a donné raison et a dépassé même de beaucoup, leurs espérances.

Quelle est exactement la valeur et la portée de la performance de Friant II ? Il est bien difficile, à l'heure qu'il est, de le préciser. Il y a, dans ce succès, bien des éléments différents, dont il est malaisé de faire la part : progrès, circonstances favorables, médiocrité ou inaptitude des adversaires. La réputation des De Viris, des Zénith II, des Calvados III reposait sur des titres singulièrement fragiles. En tout cas, ce sont des animaux brillants peut-être, mais très limités dans leurs moyens. Aucun d'eux ne tient la distance, ils n'ont pas compté, et Friant II, en les battant, même de loin, n'a pas accompli un exploit. Il n'est pas douteux non plus que l'état du terrain, ne l'ait sérieusement avantagé.

Mais tout ceci admis, il n'en reste pas moins acquis qu'il a battu de six à huit livres au moins, Amoureux, beaucoup plus facilement que ne l'a fait à deux reprises Floraison. Il a gagné en poulain sérieux, apte à se tirer d'une course dure et aimant la distance. Celle du Grand Prix, un peu plus longue, ne pourra que l'avantager. C'est entre lui, Martial III et le poulain anglais Tracery, le troisième du Derby, qu'il faudra régulièrement choisir.

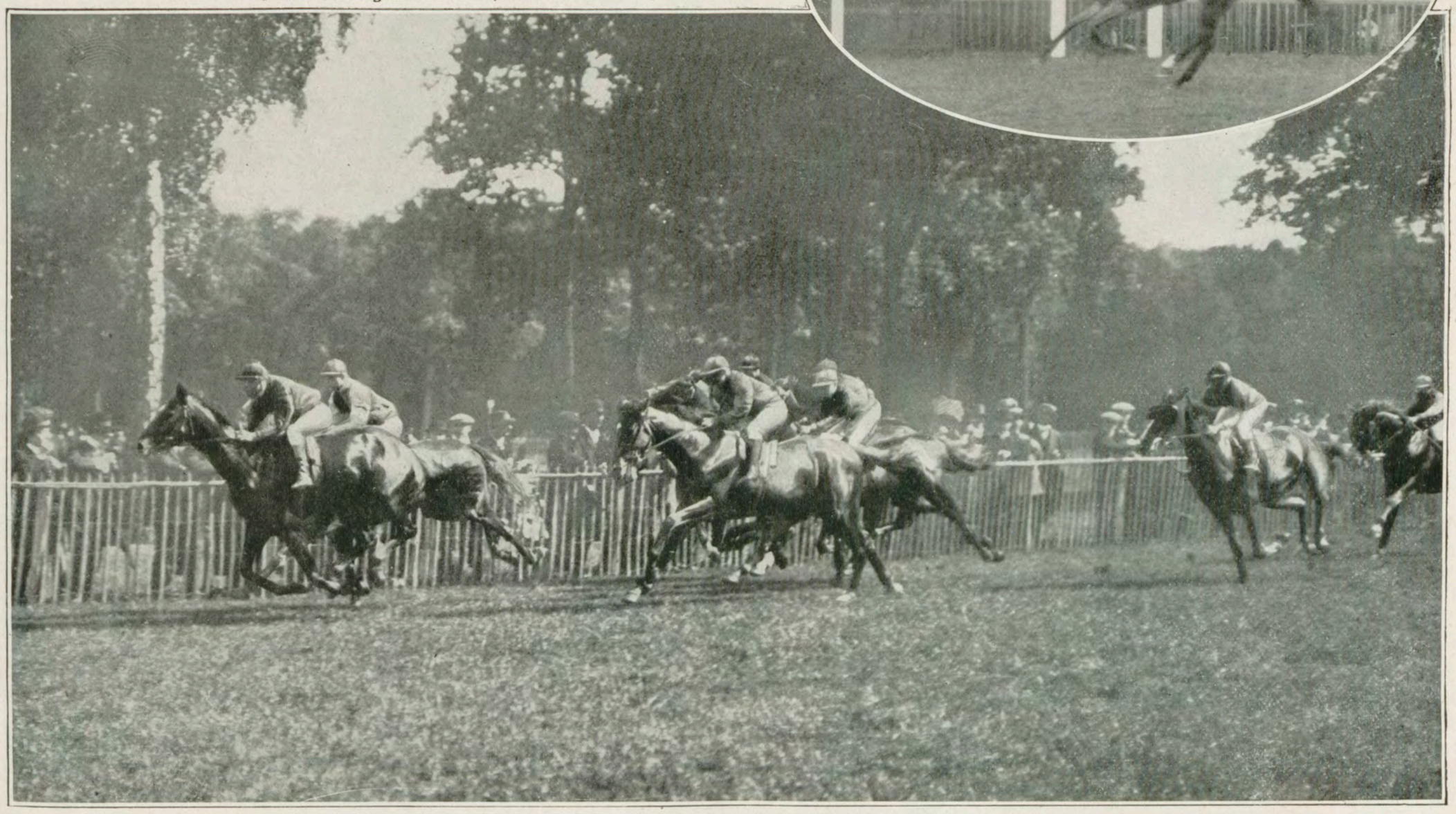
STUART.

LA SEMAINE DE CHANTILLY



Prédicateur Rasoir Rouble Le Bouddha

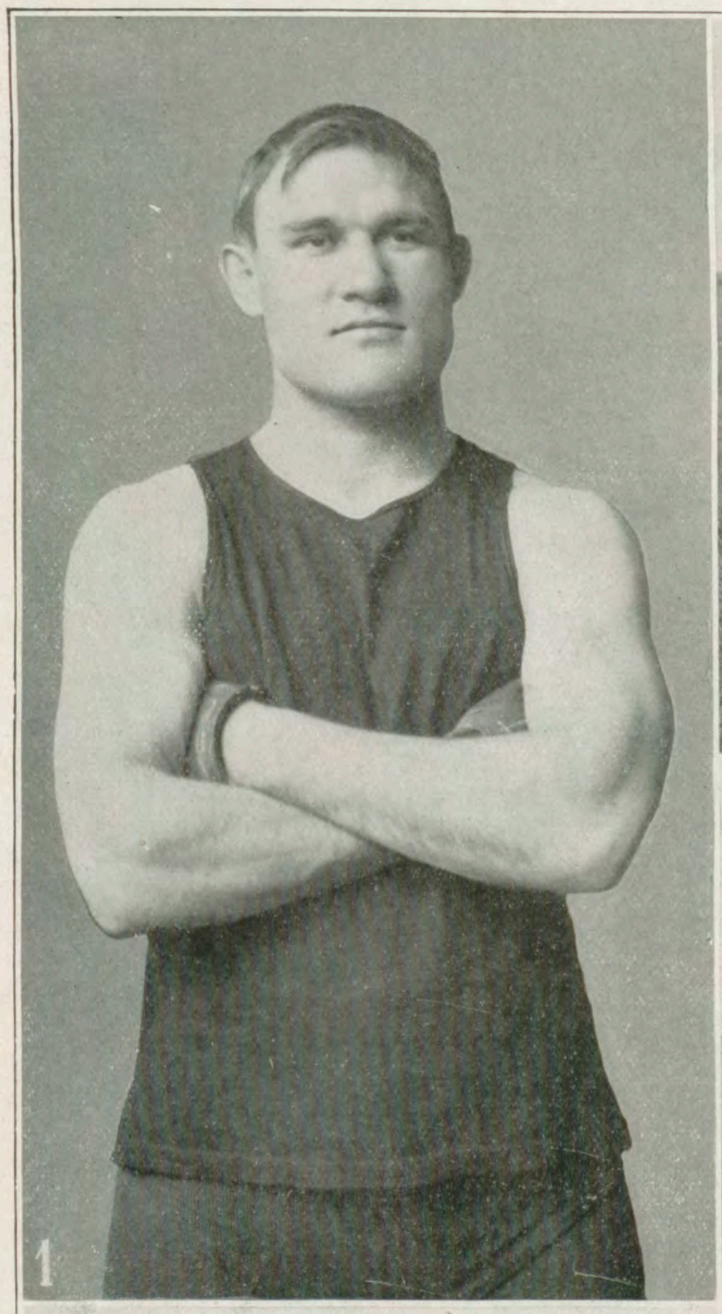
LE PRIX DE LA PELOUSE (3.000 mètres, 10.000 francs).
Chantilly, 13 juin. — L'Arrivée.
Prédicateur est parti en tête devant Le Bouddha, Hardie, Magpie, Rasoir et Berceuse II. Dans la ligne droite, Rasoir et Rouble emmenaient Prédicateur, celui-ci battait Rasoir de trois quarts de longueur. Rouble, troisième.



LE PRIX DE GOUVIEUX (2.100 mètres, 5.000 francs). — Chantilly, le 16 juin. — A 200 mètres du départ.

Sole Sées et Balagan ont fait le train de bout en bout, Sole Sées gagnait facilement, prenant 3 longueurs à Balagan ; Chastellux, troisième. — En médaillon, l'arrivée du Prix La Rochette (4.400 mètres, 40.000 francs) gagné le 13 juin par Ombrelle.

LE MATCH KLAUS-CARPENTIER

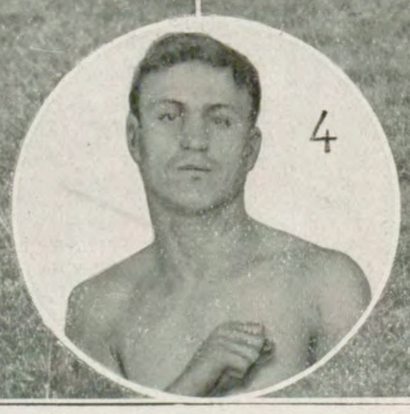

1

2

3

5

6


4

7

L'ENTRAINEMENT DE CARPENTIER A DIEPPE

1. L'Américain Frank Klaus qui va rencontrer Carpentier à Dieppe, le 24 juin. — 2. Carpentier s'entraîne à Dieppe en jouant au ballon en plein air. — 3. Il fait de la course à pied. — 4. Digger Stanley, champion d'Angleterre, rencontrera à Dieppe, le 23 juin, Ch. Ledoux, champion de France, pour le titre de champion d'Europe. — 5. Carpentier s'amuse. — 6. Il joue à saute-mouton. — 7. Ch. Ledoux qui va rencontrer Digger Stanley.

LE CIRCUIT D'ANJOU

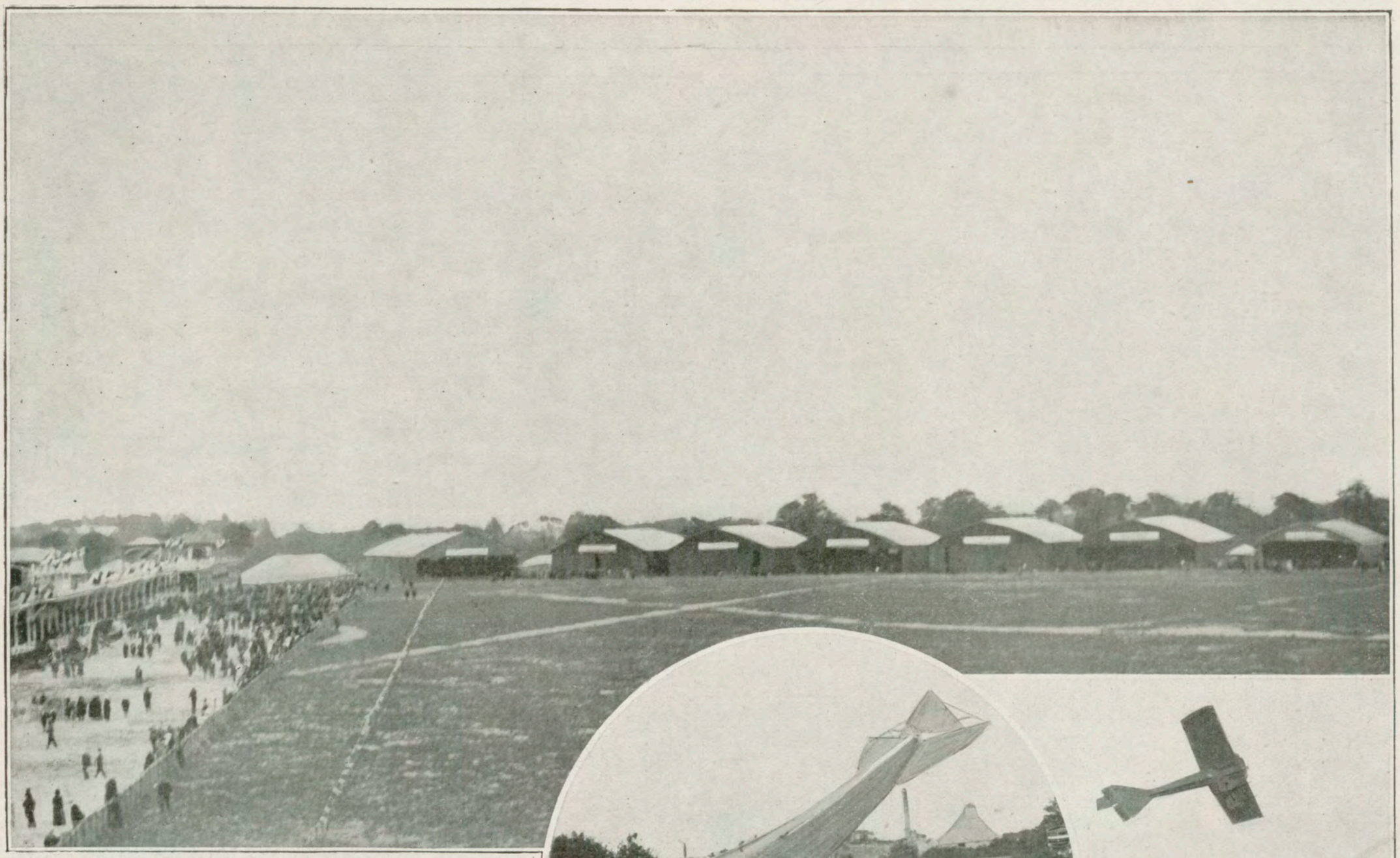
Photographies de nos envoyés spéciaux.

LE DERNIER TOUR D'HÉLICE

Garros, qui seul s'était qualifié le 16 juin, repartait le lendemain et couvrait sans incident les quatre derniers tours du Circuit d'Anjou, remportant ainsi le Grand Prix de l'Aé. C. F., qui fut la course la plus dure organisée jusqu'à ce jour.

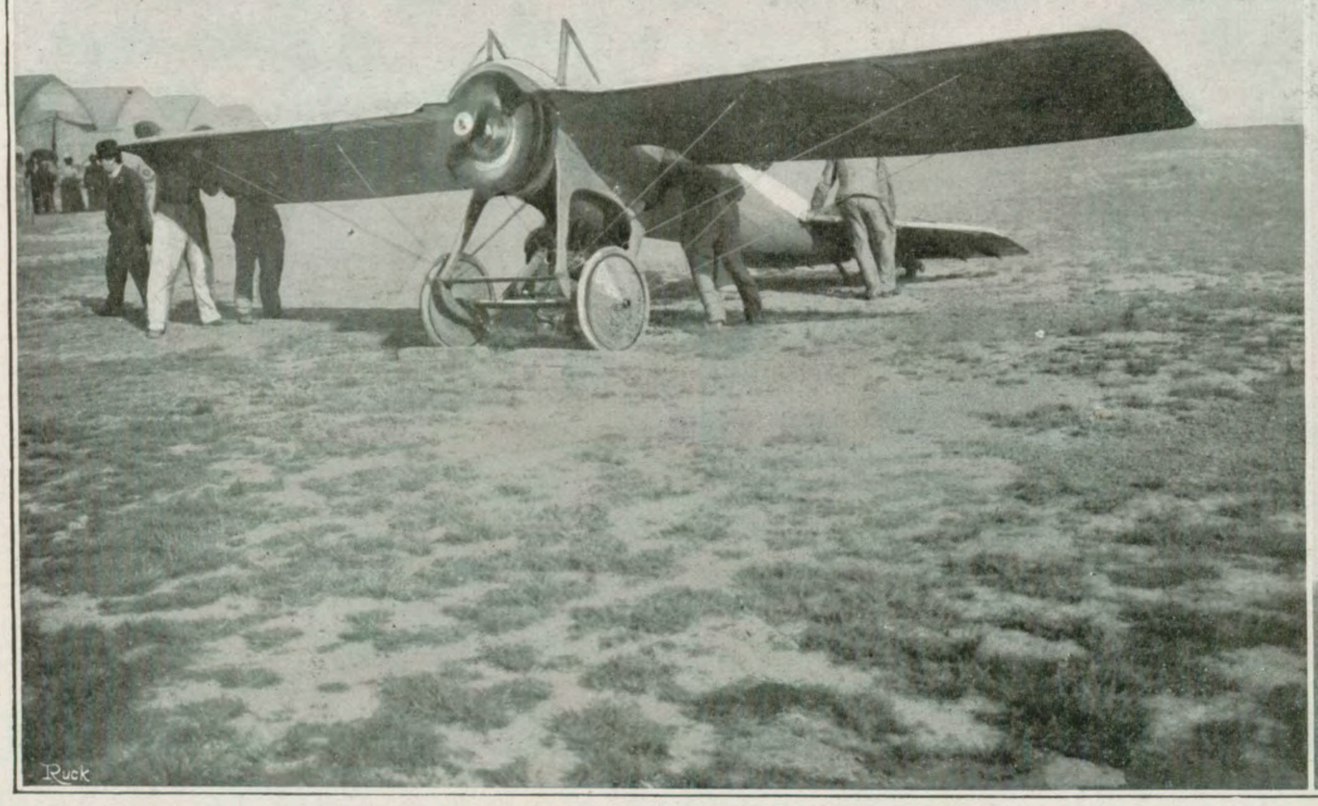
Supplément au n° 718 de la *Vie au Grand Air.*

LA VEILLE DU GRAND JOUR



L'AÉRODROME D'AVRILLÉ

Pendant que les pilotes préparaient leurs appareils, la foule discutait la décision des commissaires au sujet de Renaux, Fourny et Ehrmann.



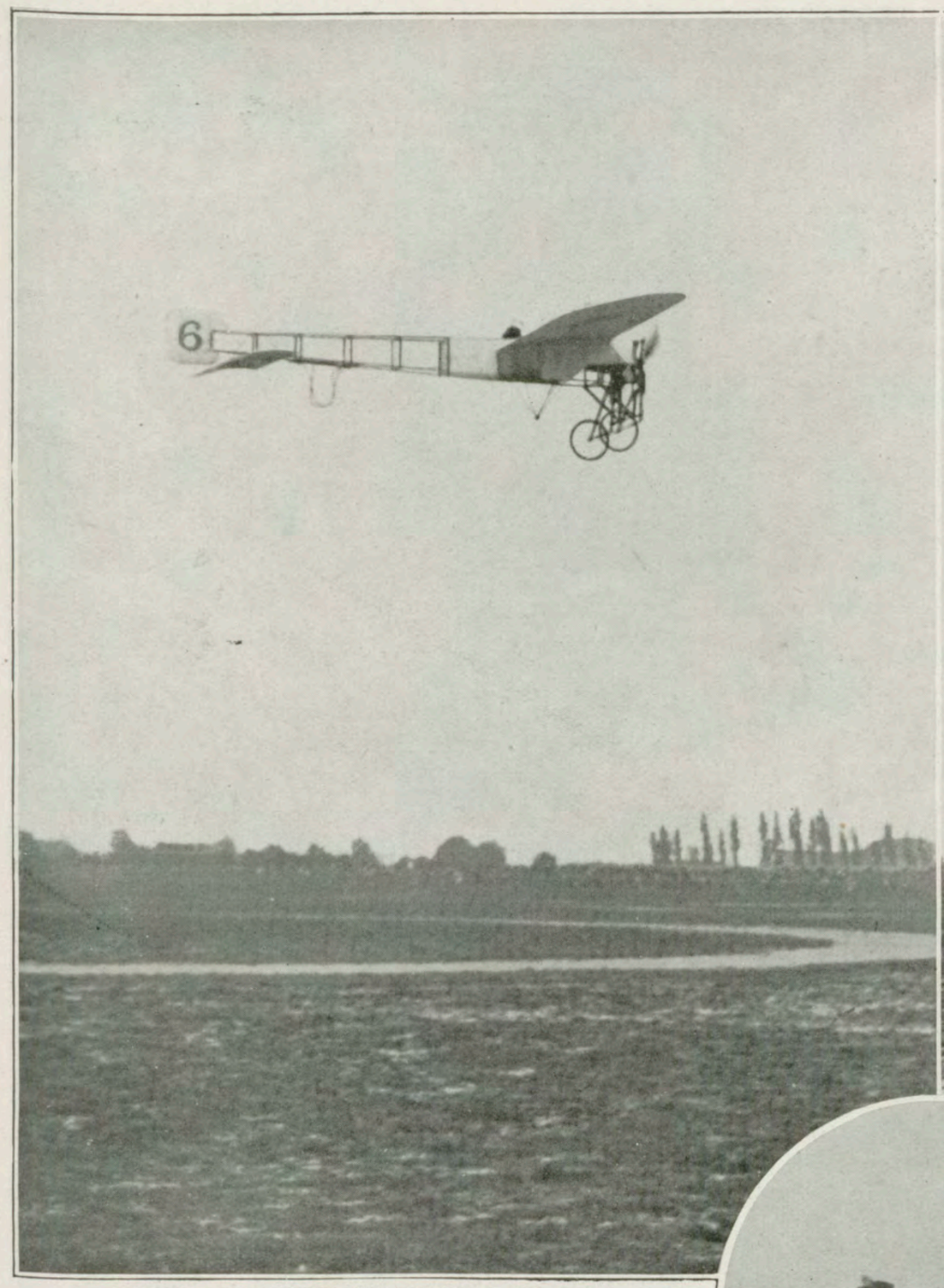
VIDART S'APPRÊTE A S'ENVOLER

Le temps étan propice, plusieurs concurrents allèrent reconnaître le circuit ; Vidart et Perreyon volèrent au-dessus d'Angers, cependant que Garros faisait passer un frisson d'angoisse parmi les spectateurs par ses vols en tire-bouchon, et qu'Hamel se livrait à des acrobaties de même ordre.

VIDART PART POUR ANGERS

Tandis que Vidart sur son Deperdussin volait au-dessus de la ville, Hamel, sur son Blériot, bouclait le circuit. En médaillon : L'appareil de Devetain après son capotage; cet accident n'avait pas de suite grave.

LES PREMIERS DÉPARTS D'ANGERS



GARROS S'ENVOLE

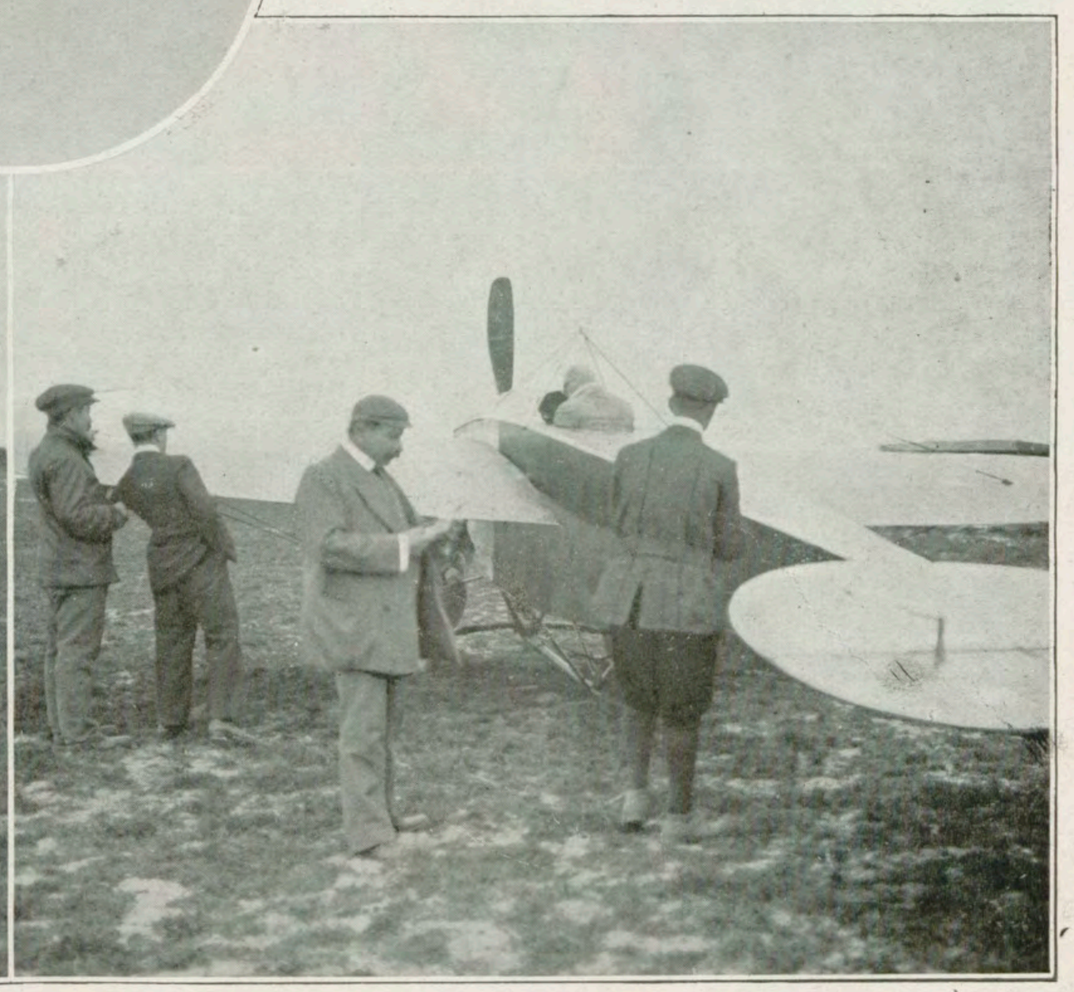
La tempête faisait rage dimanche dernier, Garros s'aligna quand même et prit le départ à 9 h. 6 minutes.

LEGAGNEUX PREND LE DÉPART

La joyeuse équipe Legagneux-Martinet s'envolait à 9 h. 20 à bord du monoplan très rapide que pilotait Legagneux.

BEDEL VA PARTIR

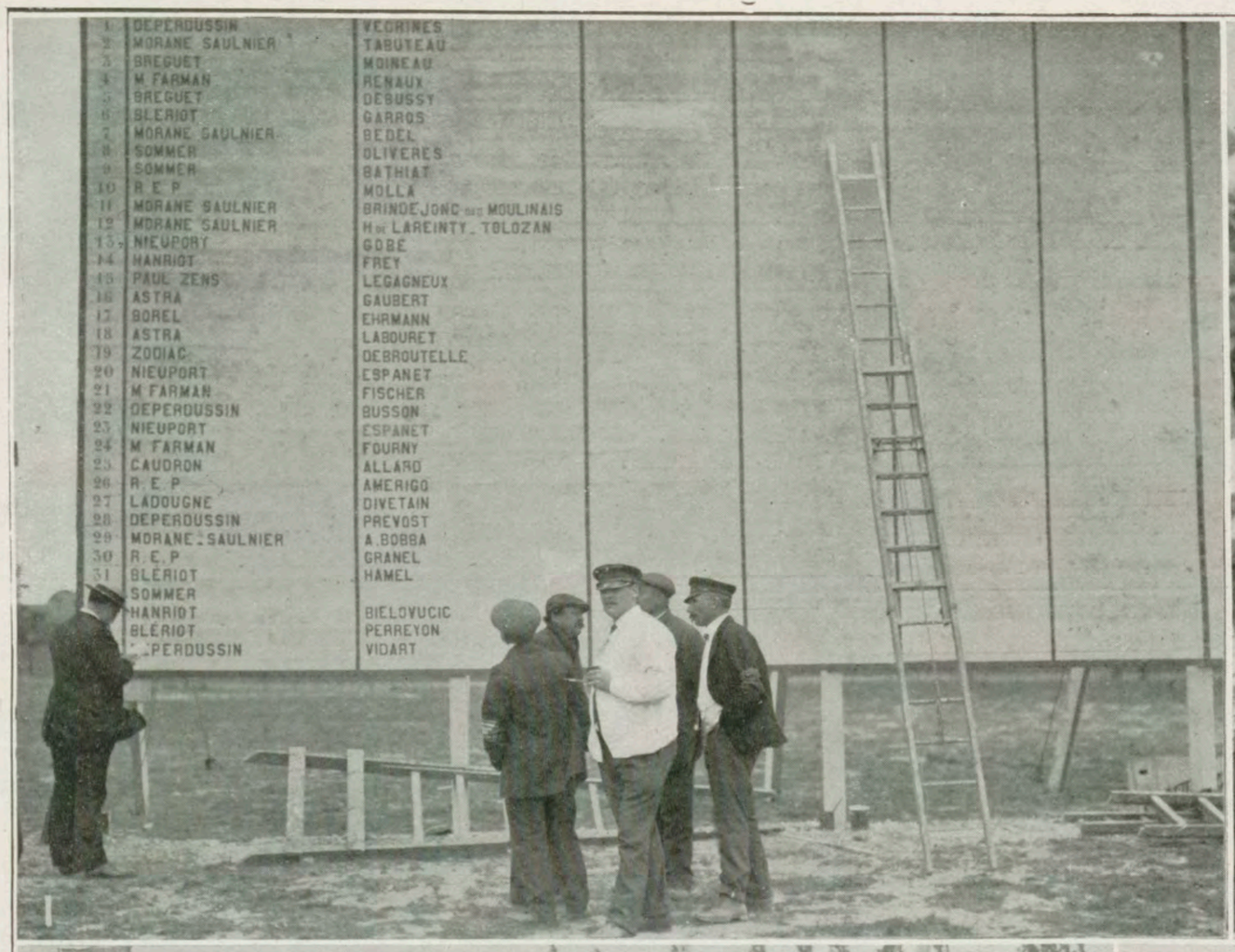
Quoique son moteur ne lui donnât pas pleine satisfaction, Bedel, le brillant pilote du Morane-Saulnier (hélice Chauvière), partait à 9 h. 11 ; il était forcé de descendre brusquement à un kilomètre d'Avrillé.

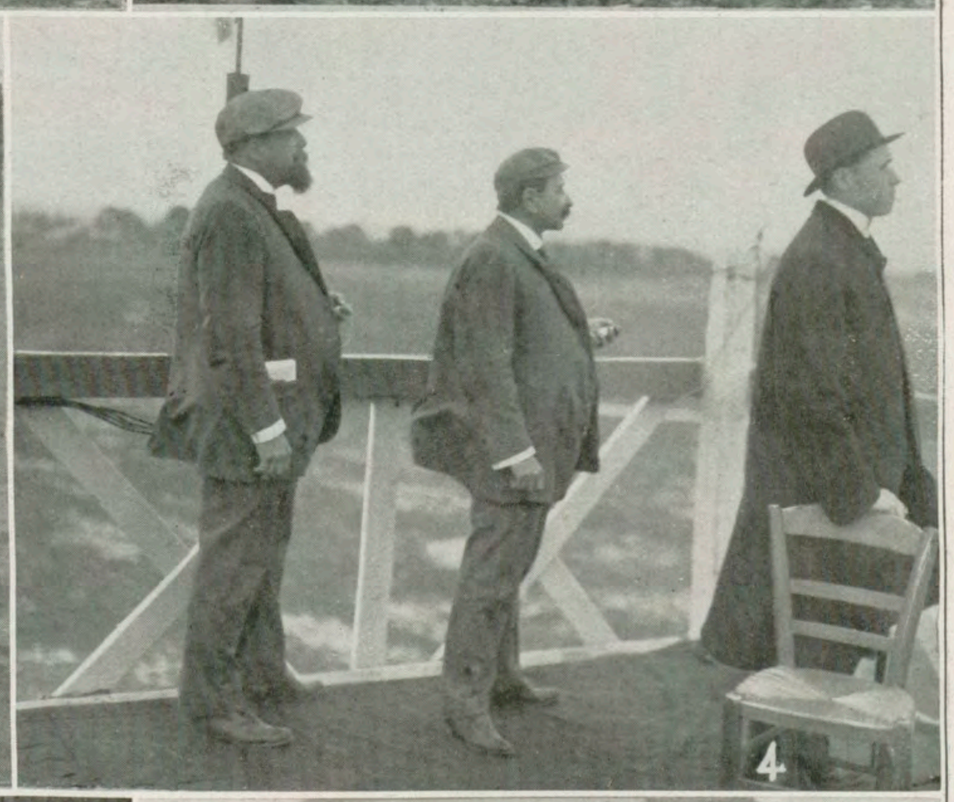


HELEN FAIT LANCER L'HELICE

Helen montait à son tour dans son " corbeau " et franchissait la ligne de départ à 9 h. 50. En médaillon : le Dr Espanet, qui se révéla dans le Circuit d'Anjou, prend de la hauteur avant de piquer vers le Sud.

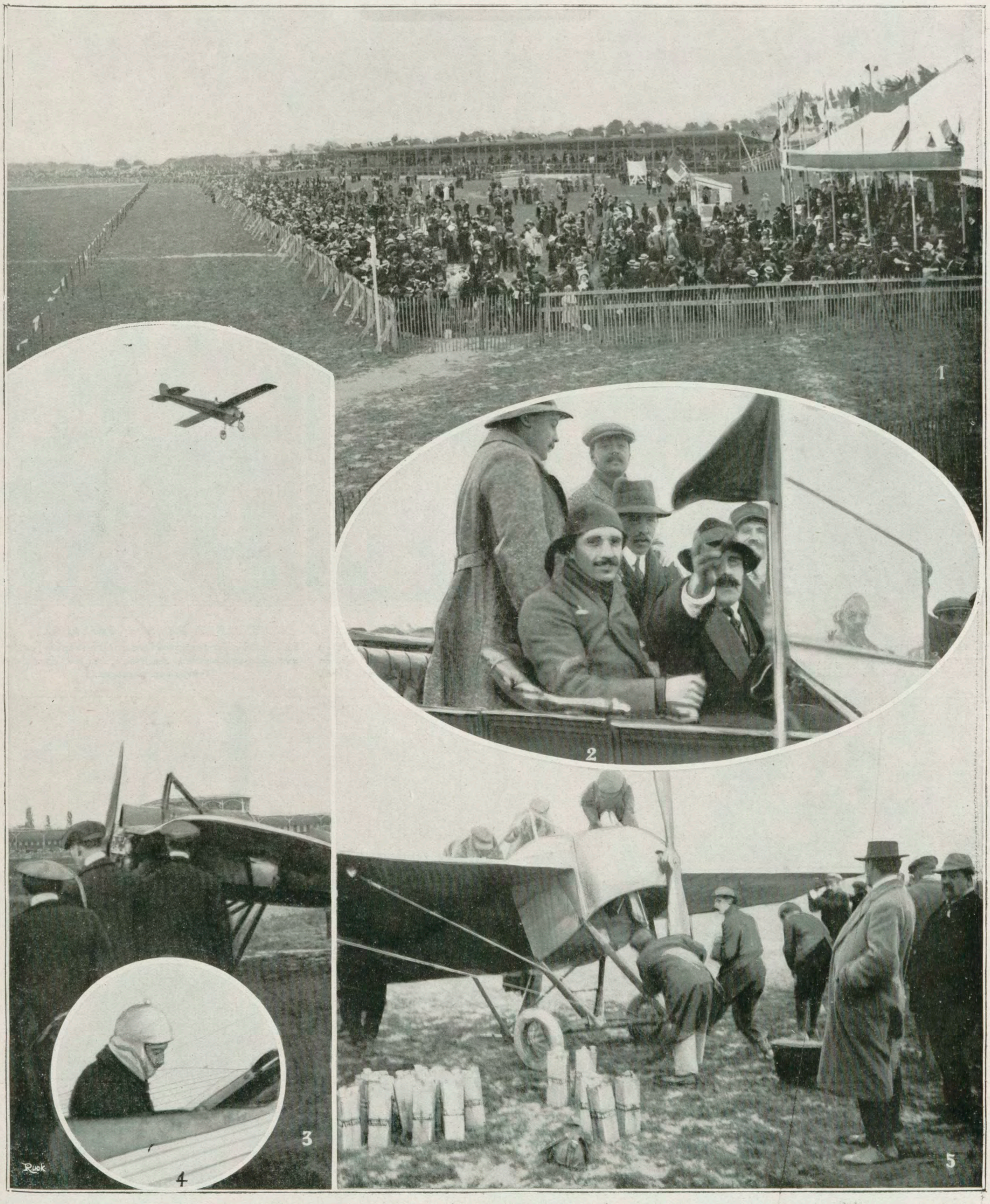
L'ATTENTE A ANGERS PENDANT LE 1er TOUR





1. L'anxiété est grande à Avrillé après le départ dans la tourmente des intrépides aviateurs ; le tableau d'affichage reste muet. — 2. Védrines explique à notre photographe pourquoi il n'est pas parti. — 3. On annonce enfin le passage à Cholet de Garros, Espanet et Helen. — 4. Le chronométreur Richard regarde s'il ne voit pas revenir les concurrents. — 5. Bedel, après sa chute sans gravité, s'abrite sous un hangar en compagnie de Tabuteau, Bobba et Lareinthy-Tholozan. — 6. Le lieutenant-colonel Bouttieaux s'entretient avec Fischer.

LE PREMIER RETOUR A ANGERS



SUR L'AÉRODROME D'AVRILLÉ

1. La foule, massée dans l'enceinte d'Avrillé, attend Garros que l'on a signalé comme étant en tête. — 2. C'est le docteur Espanet qui revient le premier, il est emmené en automobile par Ch. Nieuport. — 3. Brindejonc des Moulinais s'en va. — 4. Garros vient de s'arrêter après le premier tour, qu'il a effectué en 2 h. 39 m. 38 secondes. — 5. Les mécaniciens d'Espanet font le plein d'essence pour le second tour.

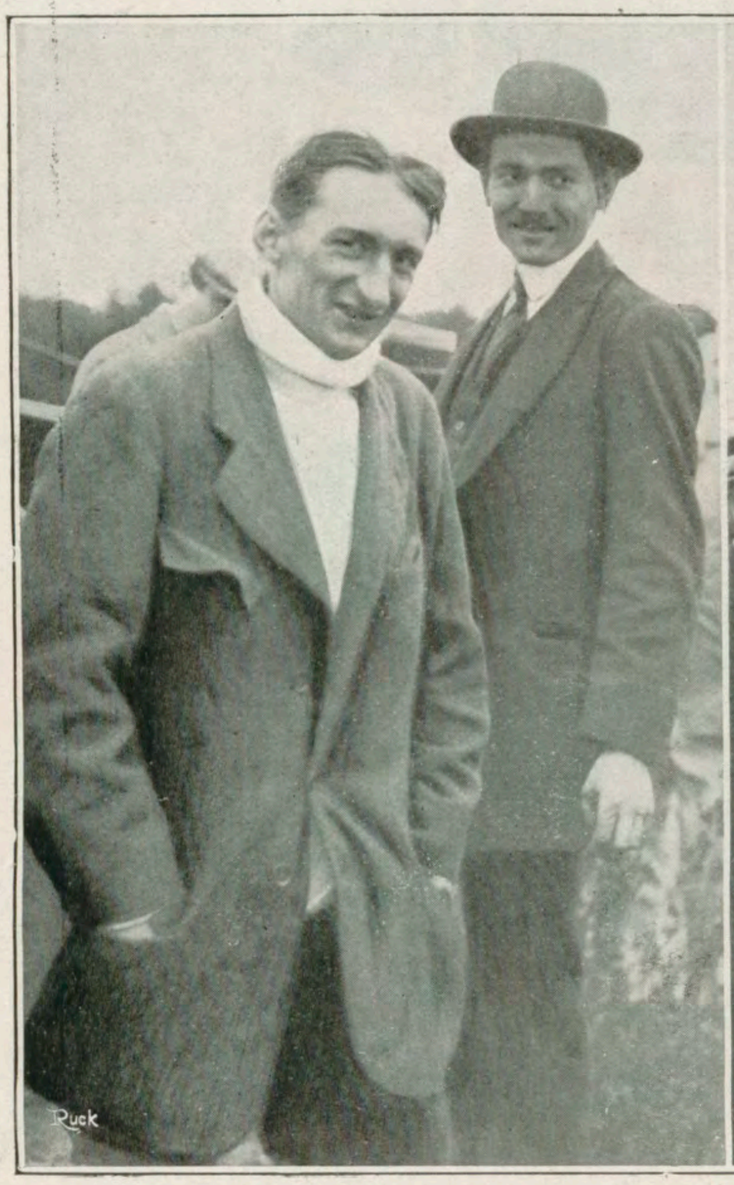
A CHOLET ET AUX ENVIRONS

ESPANET DESCEND AU SECOND TOUR

Alors que Garros ne s'arrêtait pas au second tour, Espanet faisait escale à 1 h. 48 m. 23 secondes. A ce moment, il menait la course. Mais une panne l'immobilisait au champ d'aviation. Il se rattrapait le lendemain en s'adjugeant le Prix de Consolation doté d'un prix de 50.000 fr. (moteur Gnome, magnéto Bosch, hélice Chauvière).

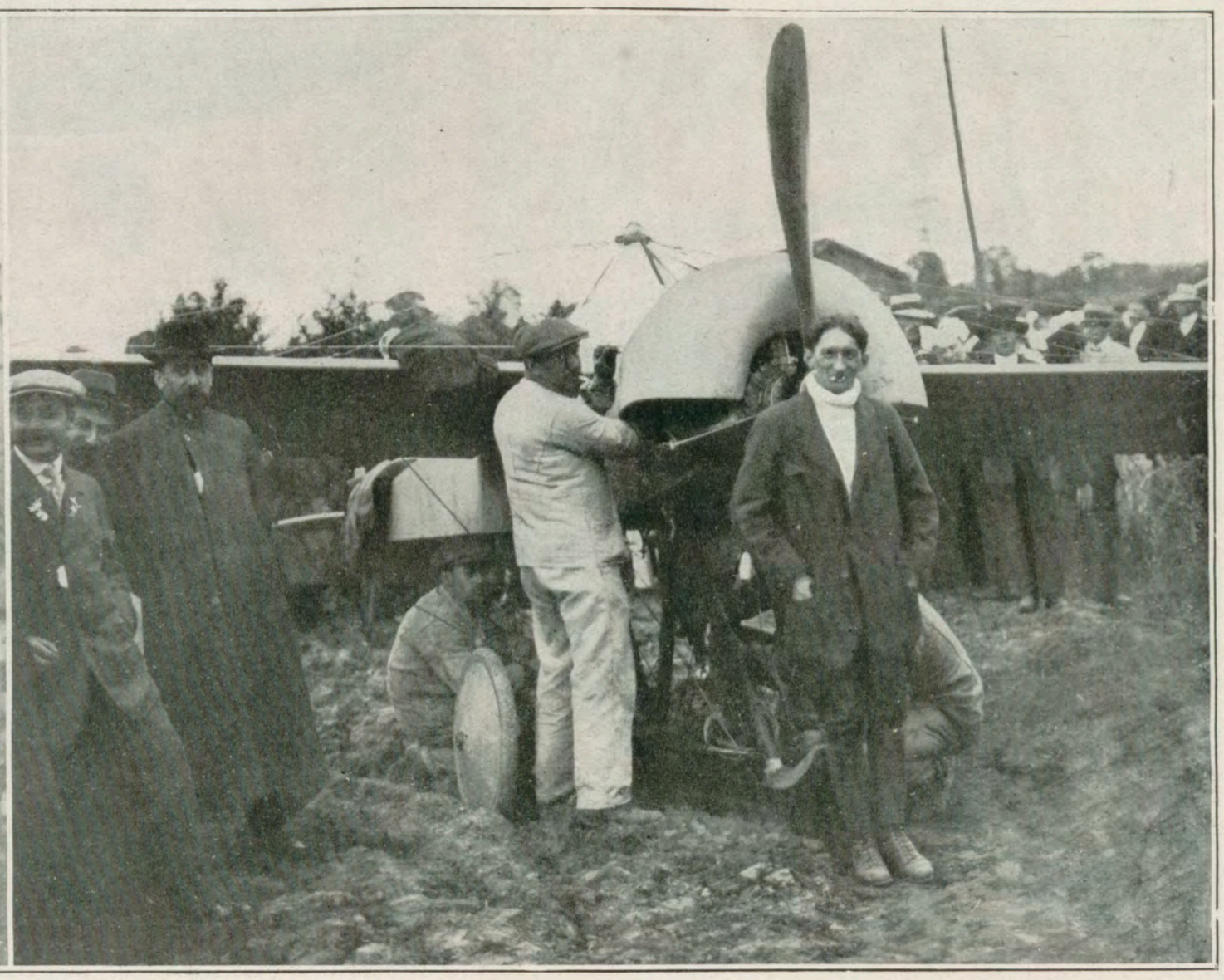
ESPANET ET SON PASSAGER

Le docteur Espanet, pendant que l'on répare, cause avec son mécanicien Andrieux, qui est en même temps son passager.



LEGAGNEUX EST SOURIANT

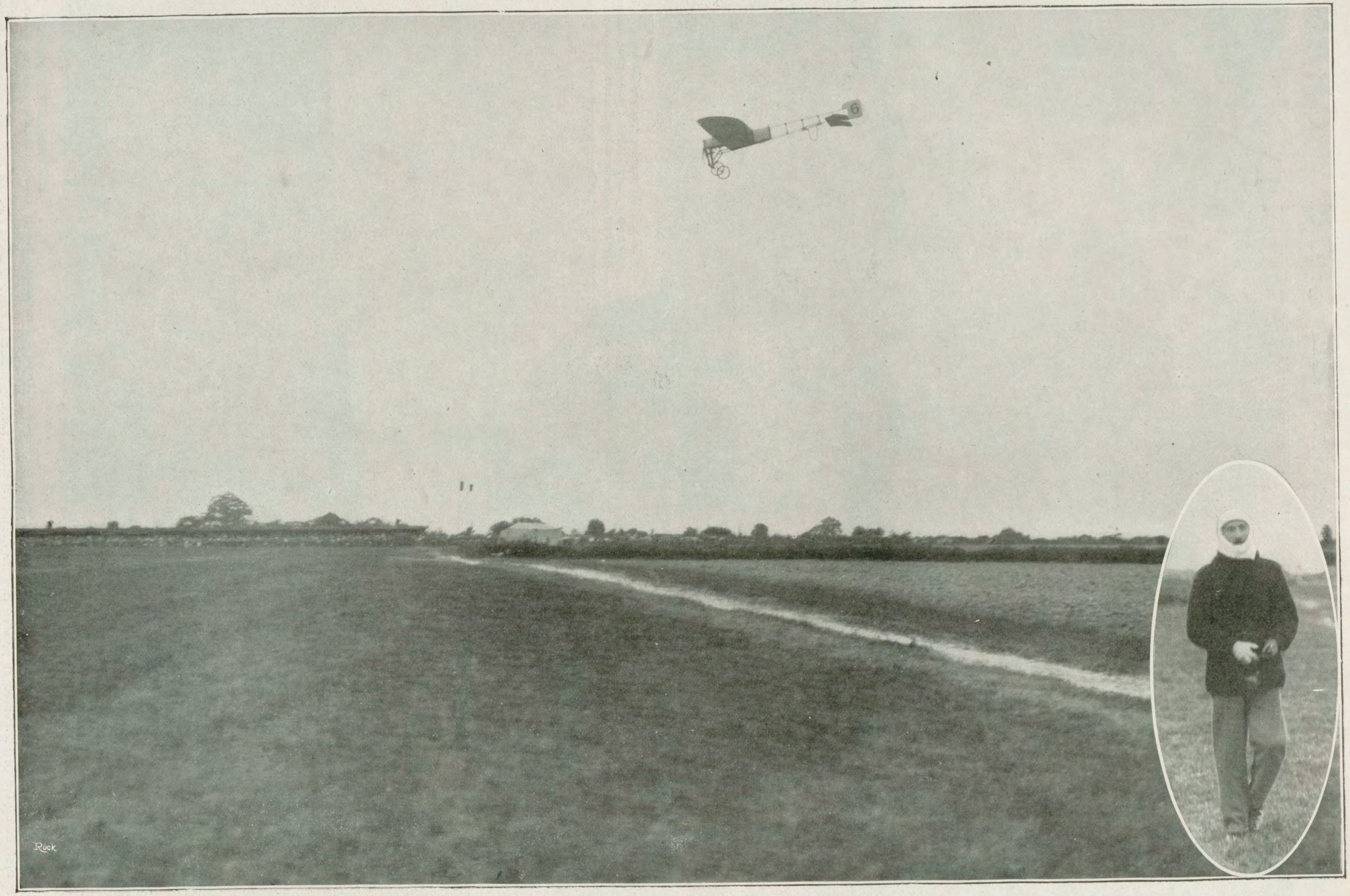
Après son capotage, Legagneux ne semble pas trop impressionné. Martinet est contusionné légèrement.



LEGAGNEUX DEVANT SON APPAREIL

C'est à la Tuilerie, à 15 kilom. de Cholet, que Legagneux, voulant atterrir, a calé ses roues dans un sillon et capoté. Martinet, projeté à 20 mètres, se releva sans grand mal. L'appareil n'eut rien.

GARROS ARRIVE A L'AÉRODROME DE CHOLET



GARROS ATTERRIT AU PREMIER TOUR

Alors que la tempête faisait rage, que le vent soufflait à près de 20 mètres à la seconde, Garros, Legagneux, Helen, Hamel et le docteur Espanet s'efforçaient de vaincre les éléments et de boucler le premier tour du circuit. Garros, arrivait le premier en vue de Cholet ; il préférait atterrir à son premier tour et prenait terre à 10 h. 10. Il n'en repartait qu'à 10 h. 28. En médaillon : Garros, qui a atterri loin des tribunes, vient se réconforter au buffet de l'aérodrome. C'est le seul concurrent qui soit descendu à Cholet au premier tour (monoplan Blériot, hélice Chauvière, magnéto Bosch).

LA SECONDE JOURNÉE DU GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB FUT TRÈS ANIMÉE

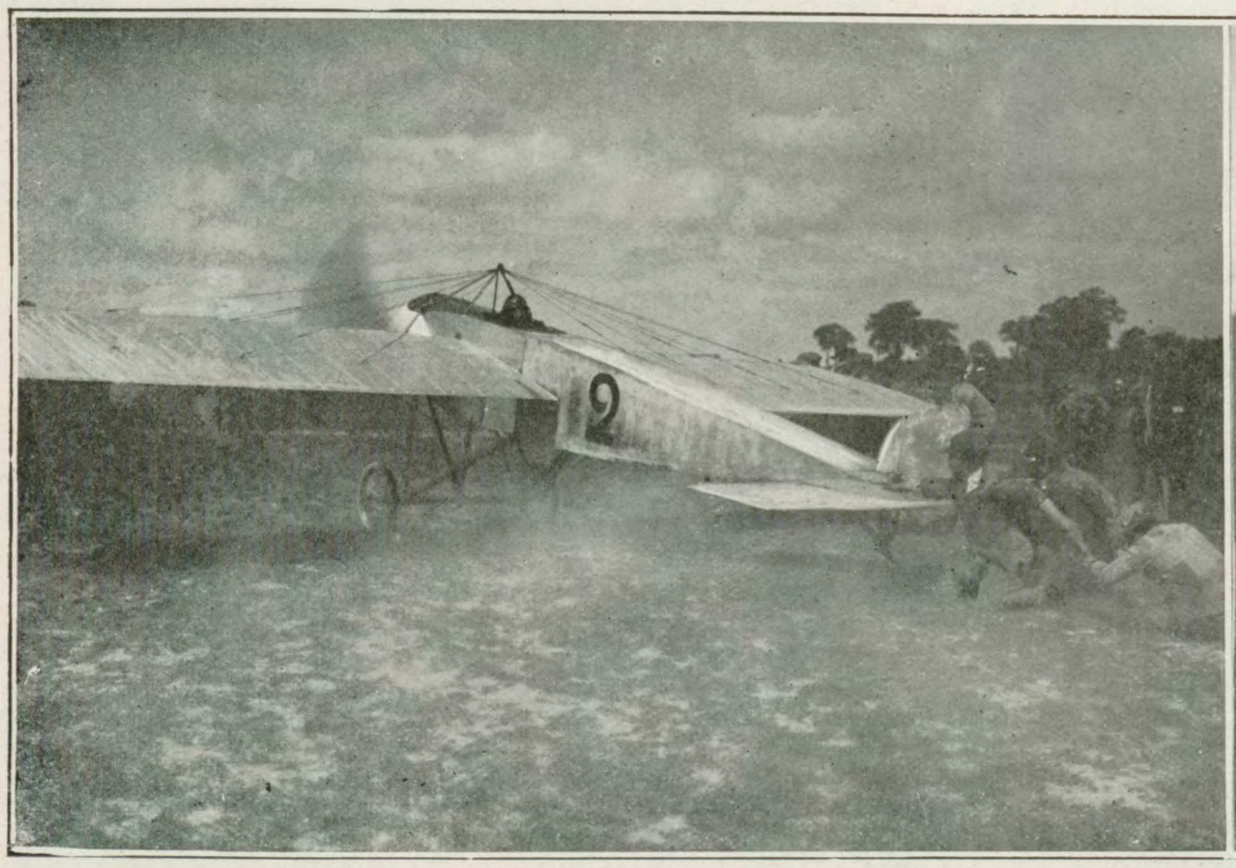
LABOURET ET FISCHER VOLENT DE COMPAGNIE

Le soir du premier jour du Circuit d'Anjou, alors que Garros terminait seul la course, les organisateurs décidaient de créer un nouveau prix de 50.000 francs pour une seconde épreuve à disputer le lendemain, 17 juin, sur trois tours du circuit. Certains constructeurs accueillirent mal cette décision; d'autres au contraire l'approuvèrent. Quinze concurrents prirent le départ à partir de 9 heures.

LES APPAREILS RANGÉS DEVANT LES HANGARS D'AVRILLÉ ATTENDANT LE DEPART

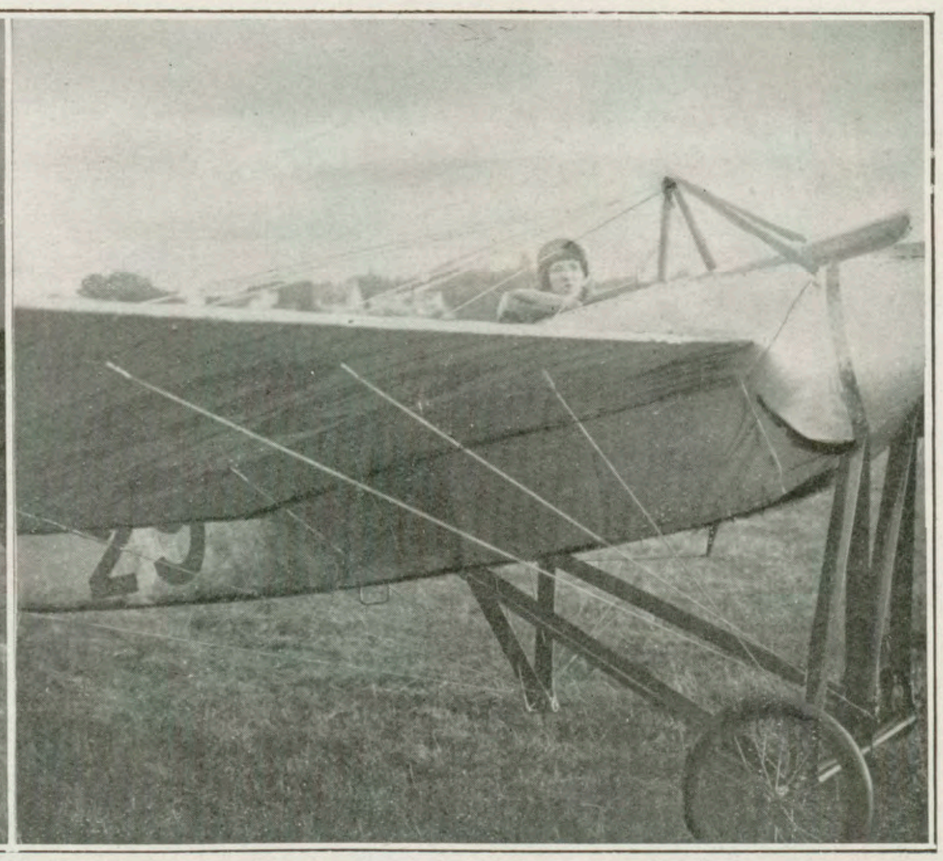
Tandis que certains constructeurs alignaient leurs pilotes dans l'épreuve de Consolation créée à l'impromptu par le comité d'Anjou, d'autres faisaient démonter leurs appareils; c'est ainsi qu'on ne put pas applaudir les vols des appareils Deperdussin, R.E.P. Maurice Farman etc... Avant 9 heures, les appareils étaient sortis des hangars, et rangés sur la ligne de départ, Garros s'envola le premier, suivi de Bobba, Tabuteau, Lareinty-Tholozan, Frey, Gaubert, etc... La lutte se dessina tout de suite entre Fischer, Bobba, Brindejonc et Espanet; Fischer tombait aprés le second tour et abandonnait la lutte alors qu'il était très dangereux. Espanet, qui s'était révélé si brillamment la veille, s'assurait la victoire sur Bobba, couvrant les trois tours imposés par le règlement en un temps total de 3 h. 52 m. 18 s. A droite, le docteur Espanet et son passager. A gauche, l'excellent champion Bielovucic, qui fit une chute considérée un moment comme grave et s'en est tiré avec une contusion au genou, prend le départ.

LES DÉPARTS DU SECOND JOUR



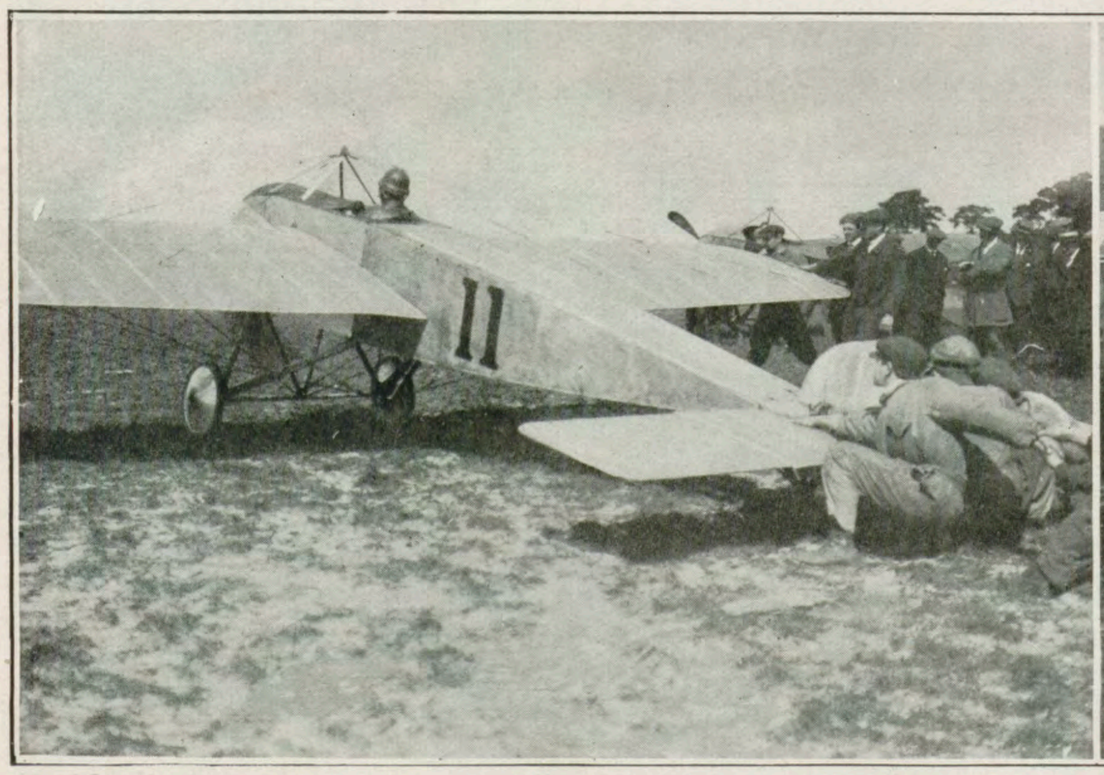
BOBBA S'EN VA

Bobba, a fait une brillante rentrée, se classant second dans l'épreuve de Consolation (monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme 80 chevaux, magnéto Bosch, hélice Chauvière).



BRINDEJONC DES MOULINAIS

Le glorieux vaincu du premier jour a fait une très belle performance encore le second jour, en se classant derrière Espanet et Bobba.

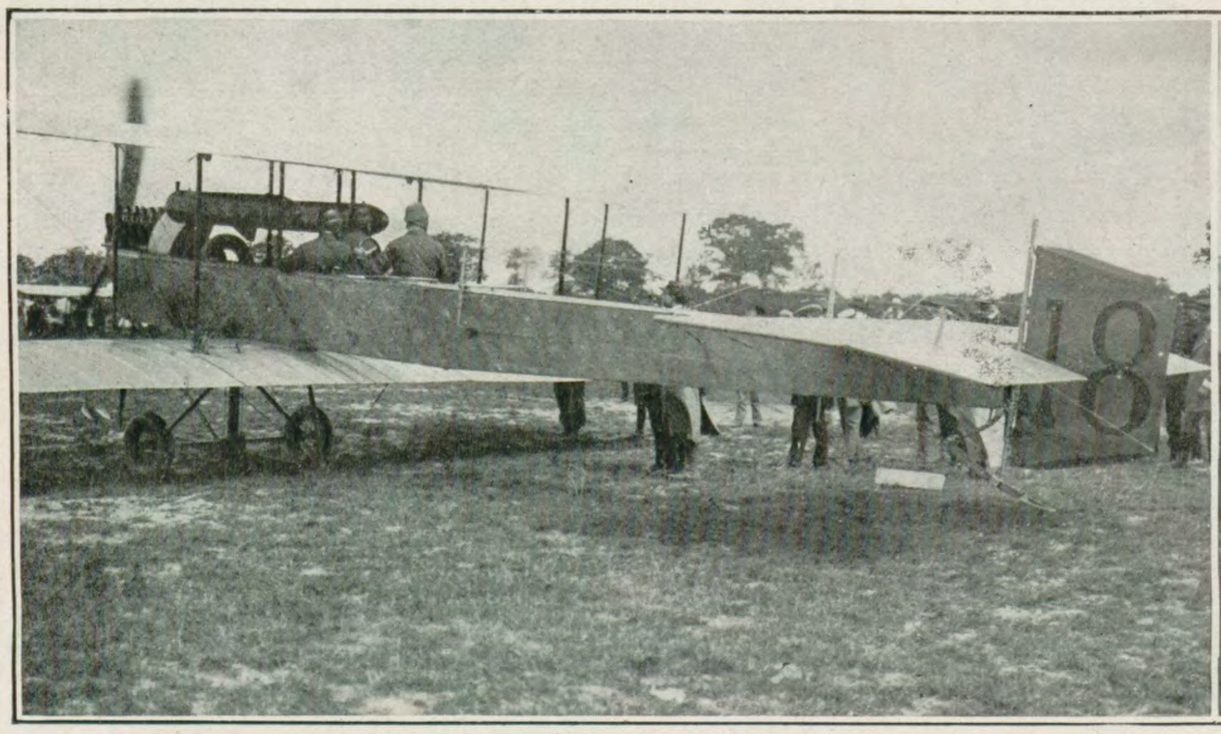


BEDEL AU DÉPART

Toute l'équipe Morane se présenta dans l'épreuve de Consolation. Bedel après avoir bien figuré pendant deux tours fut victime d'une panne.

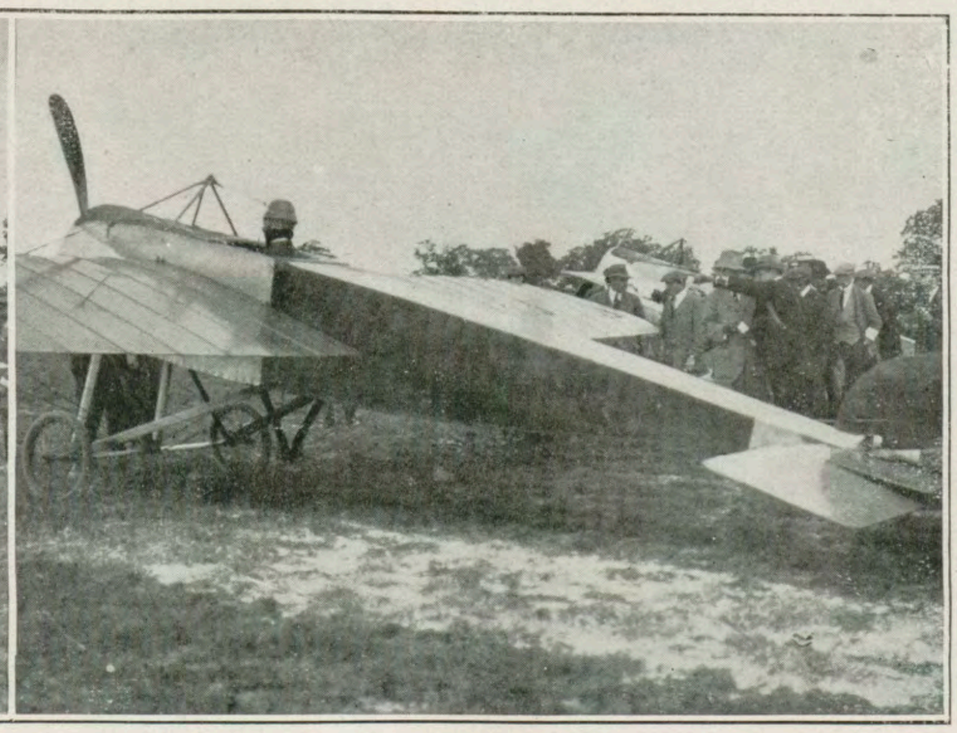
FISCHER VA S'ENVOLER

L'excellent pilote du biplan H. Farman fut très dangereux pendant deux tours; il fit une chute peu grave à la Jumelière.



GAUBERT

L'appareil de Gaubert, un des plus élégants biplans engagés dans le Circuit, fut arrêté par une panne de moteur pendant le premier tour du prix de Consolation (Magnéto Bosch).



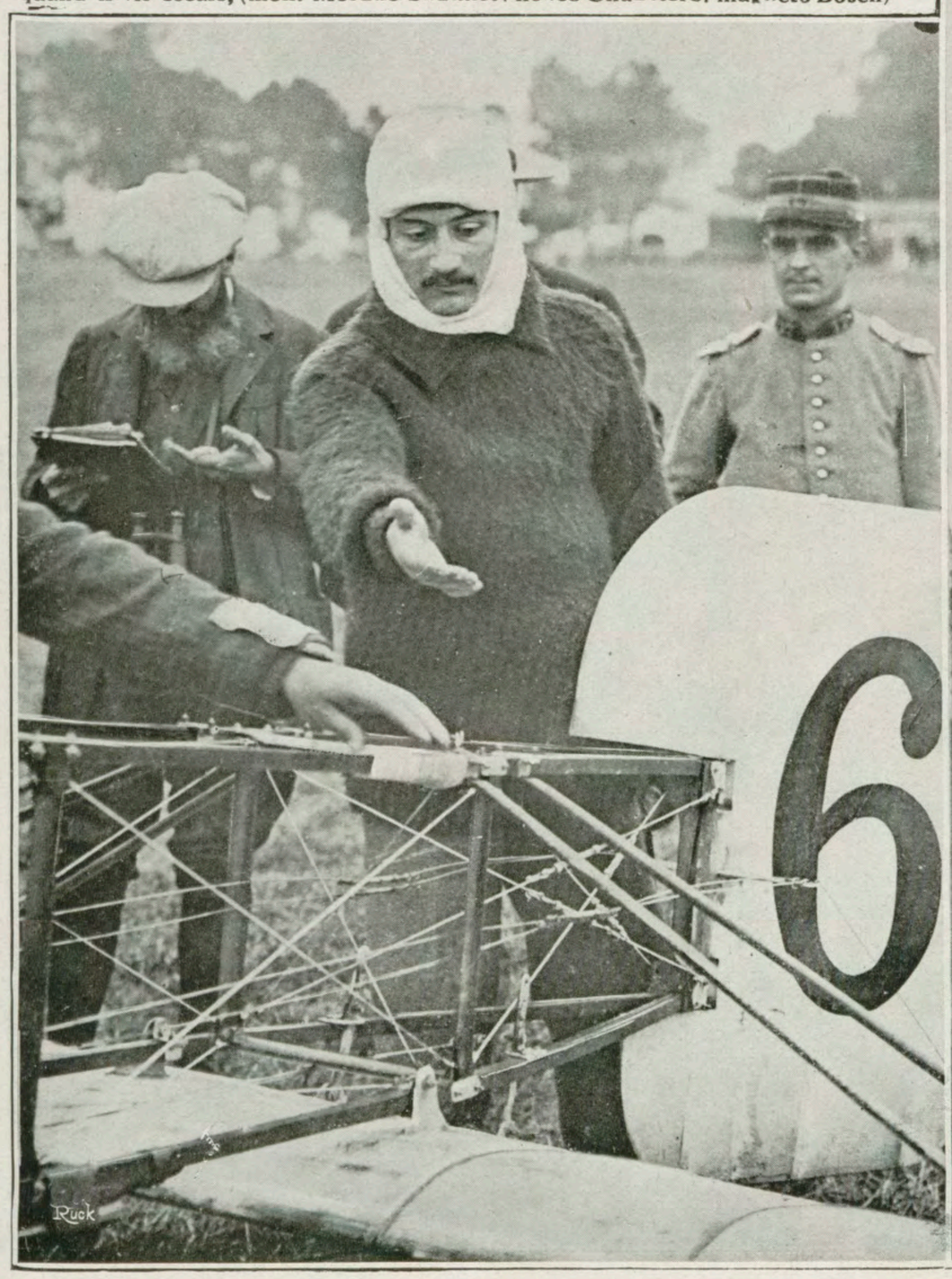
LAREINTY-THOLOZAN

L'excellent sportsman prit le départ dans l'épreuve de Consolation. Il montait un rapide monoplan Morane-Saulnier (hélice Chauvière).

A L'ESCALE DE SAUMUR

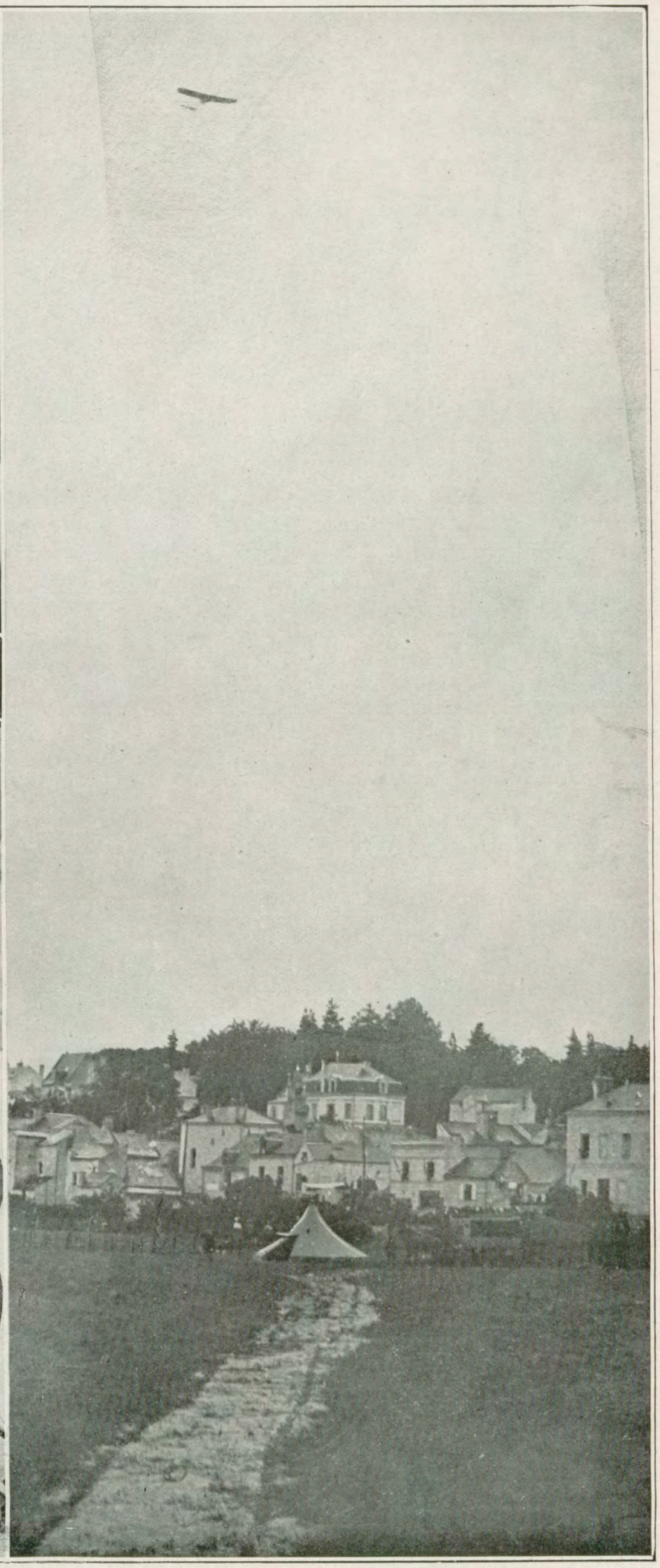
BRINDEJONC EST IMPATIENT DE REPARTIR

Le premier jour, Brindejonc des Moulinais pouvait espérer figurer derrière Garros dans le classement. Les 15 minutes obligatoires lui parurent longues quand il fit escale, (mon. Morane-Saulnier. hélice Chauvière. magnéto Bosch)



UNE REPARATION SOMMAIRE

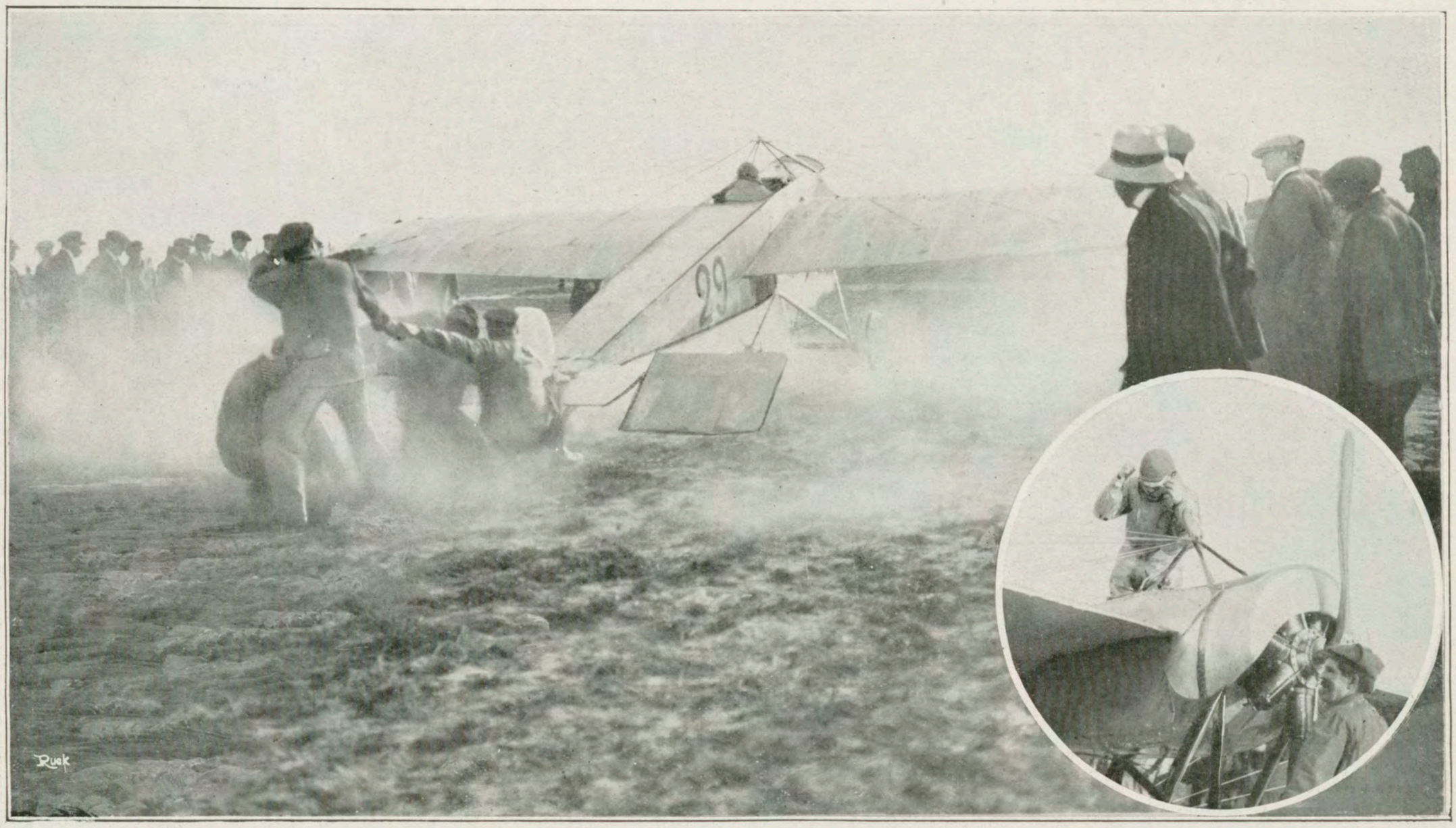
Un mécanicien, à l'escale de Cholet, avait brisé un longeron du monoplan de Garros ; celui-ci fait remarquer la réparation de fortune qui a été faite.



GARROS VA DESCENDRE AU SECOND TOUR

Garros descendit à son second et à son troisième tour au cours de la première journée du Grand Prix d'Anjou. Il s'arrêta quelques instants seulement, la seconde fois.

LE GLORIEUX VAINCU



BRINDEJONC DES MOULINAIS AU SECOND TOUR

Le jeune aviateur Brindejonc des Moulinais a fait une course admirable. Parti à midi 13 sur son Morane-Saulnier (hélice Chauvière), il couvrait les 472 kilomètres du circuit, mais arrivait à Avrillé 4 minutes après la fermeture du contrôle. A droite, Brindejonc descend de son appareil à Angers à son second tour.

QUATRE MINUTES TROP TARD !

Brindejonc a fait une course superbe, s'attribuant le record du tour, couvrant 157 kilomètres 411 en 1 h. 33 m. 12 s. (101 kil. à l'heure). C'est le glorieux vaincu du circuit d'Anjou.

BRINDEJONC RACONTE SA COURSE A MORANE

Après avoir fait ses atterrissages réglementaires à Cholet et à Saumur, le jeune pilote du Morane revenait à Angers lorsqu'il entendit à son arrivée, au dernier tour, le coup de canon annonçant la fermeture du contrôle. Le lendemain, lundi, il prenait part au prix de Consolation organisé par le comité d'Anjou, et se classait troisième, derrière Espanet et Bobba.

LE TRIOMPHE DE GARROS

SA DESCENTE AU PREMIER TOUR A AVRILLE

Garros a volé, presque toujours, à une hauteur de 300 mètres pendant les 472 kilomètres de la première journée du circuit ; il a accompli les 3 tours réglementaires en 7 h. 56 m. 57 s, soit à une vitesse moyenne, arrêts compris, de 59 kil. 490 à l'heure. Son camarade Hamel, sur Blériot également, a fait un très beau début de course, mais il a été incommodé par le mal de mer. En bas, Garros, après sa victoire, part en automobile avec l'aviateur Barrier.

LEURS EXPRESSIONS

LE FLEGME DE GARROS

Le vaillant recordman de la hauteur a mené toute sa course avec le calme et le sang-froid qui lui sont coutumiers. Son père et ses amis, qui l'attendaient à Avrillé, étaient certainement beaucoup plus émus que lui. Notre photographie a été prise au moment où ses camarades de la presse l'entourent pour le féliciter.

L'ÉNERGIE D'ESPANET

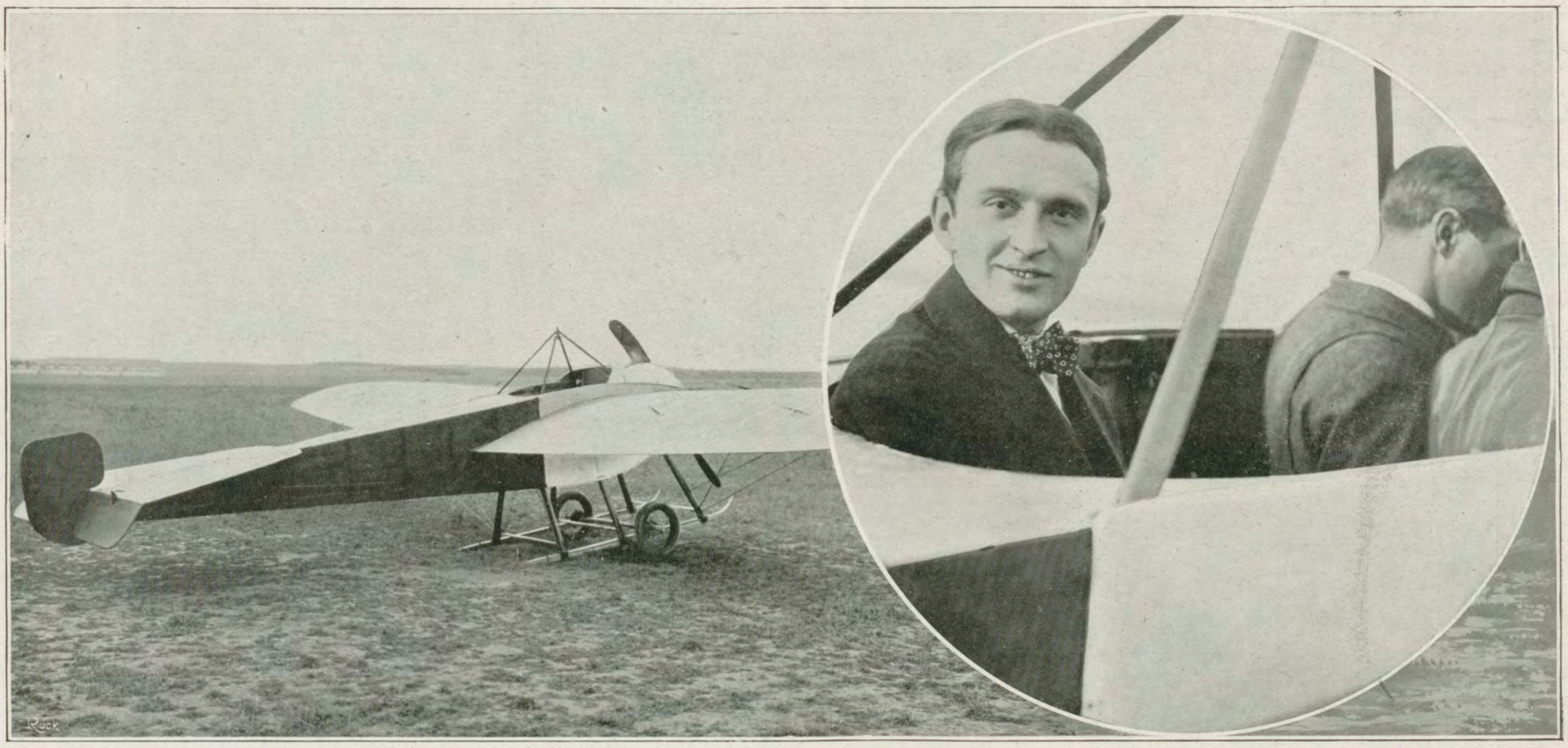
Le docteur Espanet a fait une course très pénible à bord de son biplace. Seule, une panne de son moteur eut raison de son énergie. Il confie son regret de ne pouvoir continuer à Weymann et à ses amis. Le lendemain, il prouvait sa grande habileté de pilote en triomphant dans le Prix de Consolation. — A gauche : Brindejonc des Moulinais, victime d'une erreur de règlement. L'aviateur est toujours souriant malgré la malchance qui s'acharne sur lui.

UN AÉROBUS TOMBE AVEC TOUS SES PASSAGERS

L'APPAREIL D'ALLARD APRÈS L'ACCIDENT

Allard, qui s'alignait dans le Prix de Consolation, s'élevait à 9 h. 36 m., emmenant avec lui quatre passagers Le départ était assez laborieux ; néanmoins l'appareil s'enlevait face au vent et prenait une hauteur de 10 mètres, quand il retomba brusquement sur le sol dans un nuage de poussière. On crut à une catastrophe ; heureusement un seul passager, Brown, était touché, les autres étaient indemnes.

LES MONOPLANS MILITAIRES HANRIOT



L'APPAREIL AU REPOS

Le nouveau monoplan militaire Hanriot joint a une remarquable élégance de ligne, une vitesse et une stabilité qui en font un des appareils militaires les plus remarqués. C'est, de l'avis de tous, un des monoplans les plus redoutables qui aient été construits cette année. A droite, Bielovucic, un des pilotes du monoplan Hanriot, c'est un de nos meilleurs aviateurs. Il réussit en 1910, le premier raid aérien Bordeaux-Paris.

Une bonne nouvelle vient de nous être annoncée, nouvelle qui ne peut manquer de réjouir tous les sportsmen qui s'intéressent à l'aviation.

Le monoplan Hanriot va, de nouveau, prendre part aux grandes épreuves de l'année.

On se souvient que l'appareil Hanriot fut un des tout premiers avions construits; dès ses débuts, il s'imposait à l'admiration de tous par ses qualités de résistance et de vitesse qui le classèrent parmi les meilleurs appareils et lui valaient les félicitations du ministre de la Guerre.

Les grandes courses ne peuvent donc que gagner en intérêt du fait que le monoplan Hanriot y prend part, d'autant plus que le dernier modèle sorti sera, de l'avis de tous les connaisseurs, un des plus redoutables, sinon le plus redoutable de l'année.

Etabli avec le soin constant de le placer dans les meilleures conditions de vitesse, de stabilité, le nouveau monoplan diffère légèrement de l'ancien.

En voici les principales caractéristiques :

Les causes de résistance passive inhérente à son principe ont été réduites à un minimum d'effet, l'angle de vol est relativement petit, 2° environ; les poids importants, moteurs, réservoirs, pilotes sont concentrés au centre de gravité et le ballant longitudinal est pratiquement nul.

L'empennage arrière comporte un plan fixé non portant.

Le fuselage est entièrement entoilé, de section quadrangulaire, les accessoires inévitables : train d'atterrissage, cabane, haubannage des ailes ont été étudiés dans leurs moindres détails pour assurer un maximum de sécurité.

Ajoutons que l'appareil possède, au point de vue militaire, des avantages inappréciables, ailes repliables le long du fuselage (le dispositif de repliage est indépendant de l'aile et du fuselage), empennage métallique repliable en vue du transport, etc.

Enfin, les supports ou béquilles sont supprimés et par là même, une cause inévitable d'avaries au fuselage et de déréglage des plans de stabilisation et de direction.

Comme on le voit, établi sur des bases parfaites, le monoplan Hanriot sera un des meilleurs appareils de l'année.

L'AVIATEUR FREY

André Frey classé 3e dans Paris-Rome, a pris la première place dans le Circuit Italien : Bologne-Venise-Rimini-Bologne et manqué de peu la Coupe Deutsch.

FREY DANS SON APPAREIL

Les essais, qui ont été faits avant le Circuit, ont été absolument remarquables. Frey volant très souvent dans des conditions atmosphériques les plus désavantageuses a maintes fois prouvé la supériorité de son appareil. En médaillon, le monoplan Hanriot de Frey, en vol.

BARÊME DES VITESSES SUR LE CIRCUIT DE DIEPPE

LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de	LE TOUR en	Donne une VITESSE moyenne de
m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.	m. s.	kilom.
30	154.	38 30	120.	47	98.33	55 30	83.06	64	72.20	72 30	63.73
30 15	152.727	38 45	119.23	47 15	97.78	55 45	82.78	64 15	71.77	72 45	63.54
30 30	151.478	39	118.46	47 30	97.26	56	82.50	64 30	71.60	73	63.35
30 45	150.244	39 15	117.70	47 45	96.76	56 15	82.11	64 45	71.31	73 15	63.14
31	149.032	39 30	116.96	48	96.25	56 30	81.73	65	71.07	73 30	62.92
31 15	147.840	39 45	116.23	48 15	95.82	56 45	81.39	65 15	70.80	73 45	62.71
31 30	146.666	40	115.50	48 30	95.26	57	81.05	65 30	70.54	74	62.50
31 45	145.543	40 15	114.78	48 45	94.63	57 15	80.70	65 45	70.27	74 15	62.27
32	144.444	40 30	114.07	49	94.29	57 30	80.35	66	70.	74 30	62.05
32 15	143.255	40 45	113.38	49 15	93.81	57 45	80.	66 15	69.74	74 45	61.83
32 30	142.153	41	112.68	49 30	93.33	58	79.66	66 30	69.47	75	61.60
32 45	141.069	41 15	112.	49 45	92.83	58 15	79.33	66 45	69.26	75 15	61.40
33	140.000	41 30	111.33	50	92.40	58 30	78.99	67	38.95	75 30	61.20
33 15	138.947	41 45	110.66	50 15	91.95	58 45	78.65	67 15	68.70	75 45	61.
33 30	137.909	42	110.	50 30	91.49	59	78.31	67 30	68.45	76	60.80
33 45	136.096	42 15	109.34	50 45	91.04	59 15	77.98	67 45	68.20	76 15	60.60
34	135.882	42 30	108.70	51	90.59	59 30	77.65	68	67.94	76 30	60.40
34 15	134.890	42 45	108.07	51 15	90.18	59 45	77.33	68 15	67.70	76 45	60.20
34 30	133.913	43	107.44	51 30	89.77	60	77.	68 30	67.45	77	60.
34 45	132.978	43 15	106.86	51 45	89.31	60 15	76.68	68 45	67.20	77 15	59.83
35	132.	43 30	106.31	52	88.85	60 30	76.37	69	66.96	77 30	59.65
35 15	131.08	43 45	105.60	52 15	88.43	60 45	76.06	69 15	66.72	77 45	59.48
35 30	130.16	44	105.	52 30	88.01	61	75.74	69 30	66.48	78	59.30
35 45	129.25	44 15	104.41	52 45	87.61	61 15	75.42	69 45	66.24	78 15	59.10
36	128.33	44 30	103.82	53	87.17	61 30	75.10	70	66.	78 30	58.90
36 15	127.44	44 45	103.24	53 15	86.77	61 45	74.80	70 15	65.76	78 45	58.70
36 30	126.55	45	102.67	53 30	86.36	62	74.50	70 30	65.53	79	58.50
36 45	125.66	45 15	101.99	53 45	85.95	62 15	74.20	70 45	65.30	79 15	58.34
37	124.86	45 30	101.54	54	85.55	62 30	73.91	71	65.07	79 30	58.17
37 15	123.82	45 45	100.98	54 15	85.07	62 45	73.62	71 15	64.85	79 45	58.01
37 30	122.77	46	100.43	54 30	84.59	63	73.33	71 30	64.63	80	57.85
37 45	122.17	46 15	99.89	54 45	84.11	63 15	73.05	71 45	64.41	80 15	57.66
38	121.58	46 30	99.35	55	83.63	63 30	72.77	72	64.20	80 30	57.48
38 15	120.78	46 45	98.82	55 15	83.35	63 45	72.44	72 15	63.96	80 45	57.30

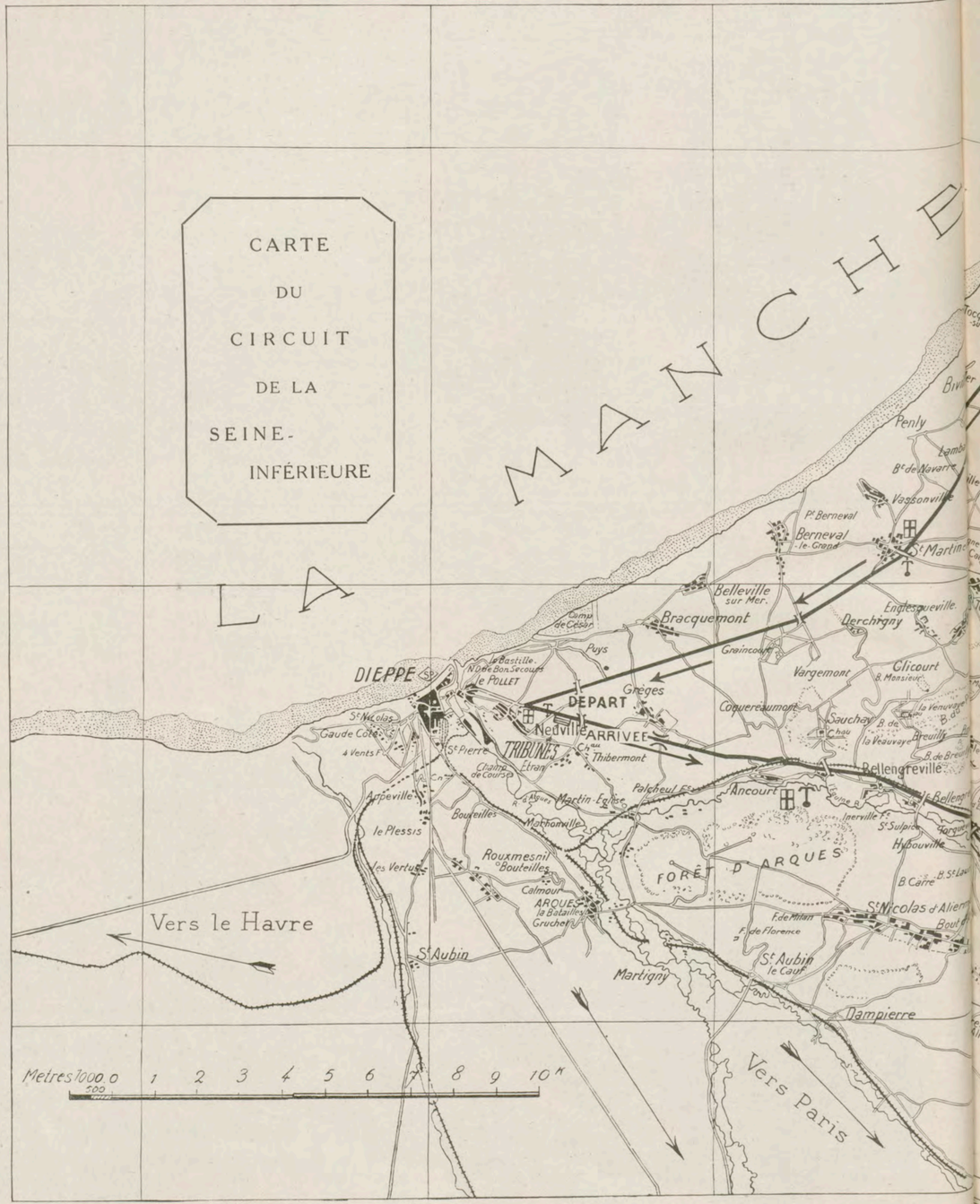
LISTE DES CONCURRENTS DU GRAND PRIX

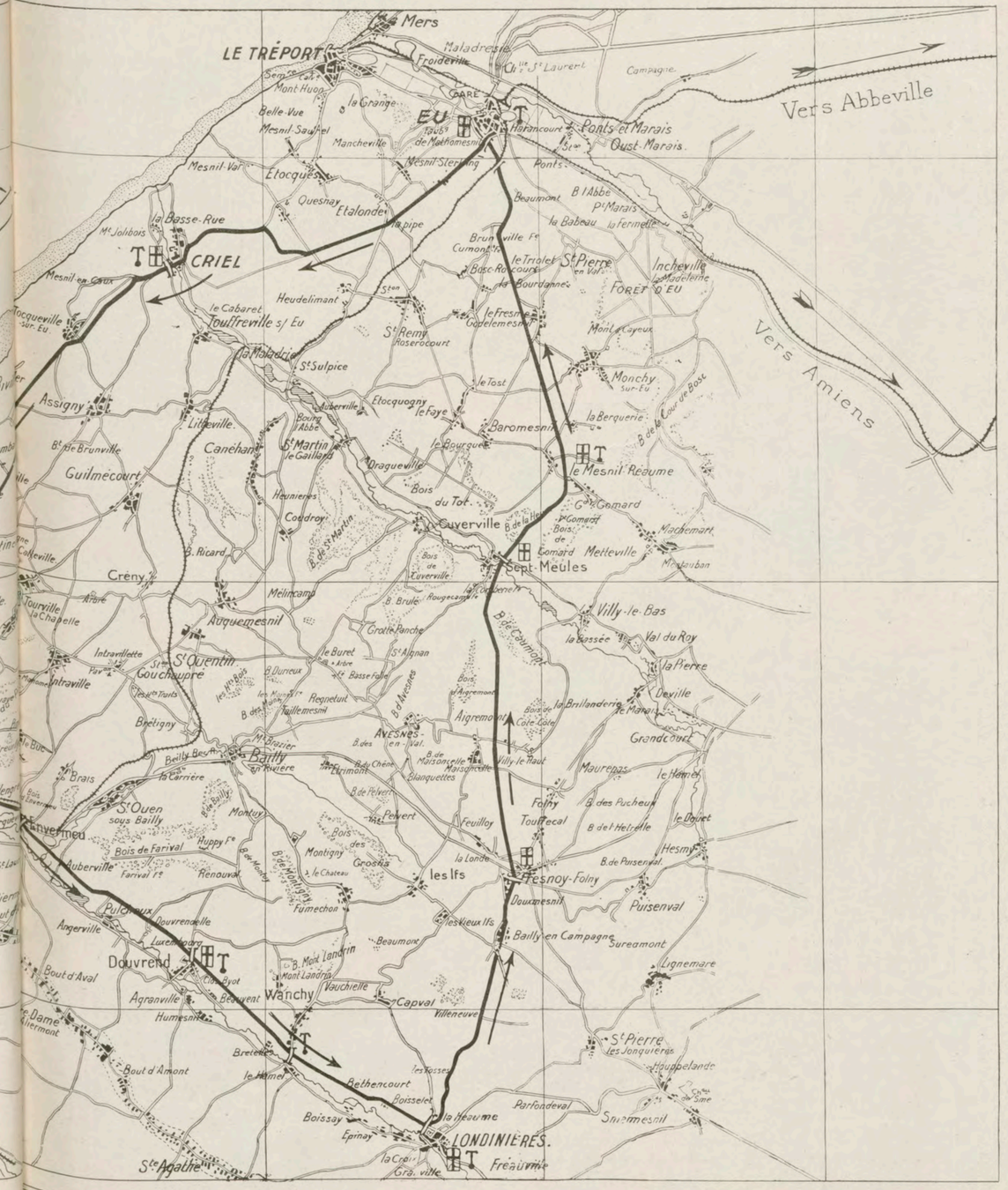
NUMÉROS	VOITURES	NOM DES CONDUCTEURS	NATIONALITÉ	PNEUMATIQUES	COULEURS	HEURES DE DÉPART (1)
1	Kœchlin	G.-H. Kœchlin	France	Michelin	Bleu	5 h. 30.
2	Sunbeam	Rigal	Angleterre	Michelin	Vert	5 h. 30 m. 30 s.
3	Alcyon	Barriaux	France	Michelin	Bleu	5 h. 31.
4	Sizaire et Naudin	G. Sizaire	France	Michelin	Bleu	5 h. 31 m. 30 s.
5	Vinot-Deguinganp	P. Vonlatum	France	Continental	Bleu	5 h. 32.
6	Th. Schneider	Champoiseau	France	Michelin	Bleu	5 h. 32 m. 30 s.
7	Grégoire	Ph. de Marne	France		Bleu	5 h. 33.
8	Lorraine-Diétrich	Hemery	France		Bleu	5 h. 33 m. 30 s.
9	Mathis	Esser	Allemagne	Michelin	Blanc	5 h. 34.
10	Peugeot	Boillot	France	Michelin	Bleu	5 h. 34 m. 30 s.
11	Calthorpe	Garcet	Angleterre	Michelin	Vert	5 h. 35.
12	Sunbeam	Medinger	Angleterre	Michelin	Vert	5 h. 35 m. 30 s.
13	Sunbeam	Caillois	Angleterre	Michelin	Vert	5 h. 36.
14	Grégoire	Porporato	France		Bleu	5 h. 36 m. 30 s.
15	Sizaire et Naudin	Naudin	France	Michelin	Bleu	5 h. 37.
16	Th. Schneider	Croquet	France	Michelin	Bleu	5 h. 37 m. 30 s.
17	Grégoire	Romano	France		Bleu	5 h. 38.
18	Peugeot	Goux	France	Michelin	Bleu	5 h. 38 m. 30 s.
19	Fiat	Bruce-Brown	Italie	Michelin	Rouge	5 h. 39.
20	Grégoire	Renaux	France		Bleu	5 h. 39 m. 30 s.
21	Singer	Rollasson	Angleterre	Michelin	Vert	5 h. 40.
22	Calthorpe	Hornsted	Angleterre	Michelin	Vert	5 h. 40 m. 30 s.
23	Alcyon	Page	France	Michelin	Bleu	5 h. 41.
24	Arrol Johnston	Reid	Ecosse	Michelin	Ecossais	5 h. 41 m. 30 s.
25	Côte	Gabriel	France		Bleu	5 h. 42.
26	Rolland-Pilain	Guyot	France	Continental	Bleu	5 h. 42 m. 30 s.
27	Lorraine-Dietrich	Bablot	France		Bleu	5 h. 43.
28	Vinot-Deguingand	Lucien Molon	France	Continental	Bleu	5 h. 43 m. 30 s.
29	Vauxhall	Hancock	Angleterre	Palmer	Vert	5 h. 44.
30	Lorraine-Dietrich	Hanriot	France		Bleu	5 h. 44 m. 30 s.
31	Arrol Johnston	Crossmann	Ecosse	Michelin	Ecossais	5 h. 45.
32	Fiat	De Palma	Italie	Michelin	Rouge	5 h. 45 m. 30 s.
33	Sizaire et Naudin	Schweitzer	France	Michelin	Bleu	5 h. 46.
34	Singer	Haywood	Angleterre	Michelin	Vert	5 h. 46 m. 30 s.
35	Alcyon	Duray	France	Michelin	Bleu	5 h. 47.
36	Côte	De Vère	France		Bleu	5 h. 47 m. 30 s.
37	Fiat	Wagner	Italie	Michelin	Rouge	5 h. 48.
38	Calthorpe	Burgess	Angleterre	Michelin	Vert	5 h. 48 m. 30 s.
39	Lion-Peugeot	Zuccarelli	France	Michelin	Bleu	5 h. 49.
40	Lion-Peugeot	Thomas	France	Michelin	Bleu	5 h. 49 m. 30 s.
41	Rolland-Pilain	Anford	France	Continental	Bleu	5 h. 50.
42	Excelsior	Christiaens	Belgique	Michelin	Jaune	5 h. 50 m. 30 s.
43	Vauxhall	Watson	Angleterre	Palmer	Vert	5 h. 51.
44	Sunbeam	Resta	Angleterre	Michelin	Vert	5 h. 51 m. 30 s.
45	Vauxhall	Fergusson	Angleterre	Palmer	Vert	5 h. 52.
46	Arrol Johnston	Wise	Ecosse	Michelin	Ecossais	5 h. 52 m. 30 s.
47	Vinot Deguingand	Léon Molon	France	Continental	Bleu	5 h. 53.
48	Lorraine-Dietrich	Hem	France		Bleu	5 h. 53 m. 30 s.

(1) Le second jour les voitures partiront à partir de 6 heures du matin, de 30 en 30 secondes.

LA VIE AU GRAND AIR

CARTE DU CIRCUIT DE LA SEINE-INFÉRIEURE





LES CARACTÉRISTIQUES DES VOITURES DU CIRCUIT DE DIEPPE

	MARQUES et Nationalités	NUMÉROS et conducteurs	MOTEURS	SOUPAPES	Frottement	GRAISSAGE	ALLUMAGE	CARBURATEUR	REFROIDISSEMENT	Embrayage	VITESSE	TRANSMISSION	ROUES	PNEUS	SUSPENSION	Empattement et voie	POIDS
SANS LIMITATION.	EXCELSIOR (Belgique)	50 J. Christiaens	110×160 (2 groupes de 3)	2 par cylindre (même côté)	7 anti-friction	pression	Bosch	Zénith	Thermo	Cône	4 vitesses	Cardan	Adex (dét.)	Michelin 815×105	semi-elliptique	2 m. 75 1 m. 35	1101 k.
	FORD (Amérique)	46 Hy. Depasse	95×102 (monobloc)	2 par cylindre (même côté)	3 lisse	barbottage	Ford	Kingston	Pompe et ventilateur	Disques	2 (planétaires)	Cardan	Fer (fixe)	810×90	transversale	2 m. 45 1 m. 40	548 k.
	F. I. A. T. (Italie)	23 David Bruce Brown 37 Ralph de Palma 42 Louis Wagner	150×200 (par paire)	4 par cylindre (au-dessus)	3 métal spécial	pression	Bosch	Fiat	Pompe et nid d'abeilles	Disques	4 vitesses	Chaînes	Rudge	Michelin 875×105 av. 895×135 ar.	semi-elliptique	2 m. 67 1 m. 32	1147 k.
	LORRAINE-DIETRICHT (France)	11 Victor Hemery 31 M. Bablot 34 R. Hanriot 57 M. Heim	155×200 (par paire)	2 par cylindre (au-dessus)	3 lisse	pression	Bosch (double)	Diétrich	Pompe et nid d'abeilles	Cône	4 vitesses	Chaînes	Rudge	Michelin 875×105 av. 895×135 ar.	semi-elliptique	3 m.2 1 m. 40	
	MATHIS (Allemagne)	12 D. Esser	70×120 (monobloc)	2 par cylindre (même côté)	3 lisse	pression	Bosch (double)	Mathis	Pompe et nid d'abeilles	Disques	4 vitesses	Cardan	Fer (fixe)	Michelin	semi-elliptique	2 m. 37 1 m. 5	355 k.
	PEUGEOT (France)	13 Geo. Boillot 22 Jules Goux	110×200 (monobloc)	2 par cylindre (au-dessus)	3 bille	haute pression	Bosch	Claudel	Pompe et nid d'abeilles	Disques	4 vitesses	Cardan	Rudge	Michelin 875×105 av. 895×135 ar.	semi-elliptique	2 m. 72 1 m. 35	891 k.
	ROLLAND-PILAIN (France)	30 M. Guyot 49 M. Anford	110×165 (par paire)	4 par cylindre (au-dessus)	3 lisse	pression	Bosch (double)	Rolland-Pilain	Pompe et nid d'abeilles	Cône	4 vitesses	Chaînes	Rudge	Continental 875×105 av. 880×120 ar.	semi-elliptique	2 m. 62 1 m. 32	942 k.
3 LITRES.	ALCYON (France)	4 Barriaux 27 Page 40 Arthur Duray	85×132 (séparés)	4 par cylindre (côté opposé)	5 lisse	pression	Bosch	Claudel	Pompe et ventilateur	Disques	4 vitesses	Cardan	Rudge	Michelin 875×105 av. 880×120 ar.	semi-elliptique (Houdaille)	2 m. 62 1 m. 32	895 k.
	ARROL-JOHNSTON (Ecosse)	28 James Reid 36 R. F. Crossman 55 W. Wyse	80×149 (par paire)	1 par cylindre	3 métal spécial	pression	haute tension	Zénith	Thermo	métallique	5 vitesses	Cardan	Bois (dét.)	Michelin 815×105	semi-ellipt. av. elliptique ar.	2 m. 47 1 m. 40	1016 k.
	CALTHORPE (Angleterre)	14 Pierre Garcet 26 L. G. Hornsted 43 Fred Burgess	79,5×150 (monobloc)	2 par cylindre (même côté)	5 lisse	pression	Bosch	Zénith	Thermo	Hele-Shaw	3 vitesses	Cardan	Rudge	Michelin 820×120	semi-elliptique (Triou)	2 m. 62 1 m. 35	1066 k.
	COTE (France)	29 Gabriel 41 G. de Vere	89×120 (par paire)	Deux temps	3 bille	pression	Bosch	Zénith	Pompe	Cône	4 vitesses	Cardan	Rudge	815×105	semi-elliptique	2 m. 65 1 m. 30	946 k.
	GRÉGOIRE (France)	10 Ph. de Marne 18 Porporato 21 Romano 24 Eug. Renaux	80×149 (par paire)	2 par cylindre (coté opposé)	3 bille	pression	Bosch (double)	Zénith	Pompe et ventilateur	Disques	6 (2e directe)	Cardan	Rilev	875×105	semi-elliptique (Houdaille)		
	HISPANO-SUIZA (France)	5 Louis Pilleverdier 35 L. Derny 53 P. Rivière 58 Carreras	85×130 (monobloc)	4 par cylindre (côté opposé)	3 lisse	pression	Bosch (double)	Claudel	Pompe et ventilateur	Disques	4 vitesses	Cardan	Rudge	Michelin 875×105	semi-elliptique (Triou)	2 m. 62 1 m. 35	965 k.
	KŒCHLIN (France)	2 G. H. Kœchlin	85,5×132 (monobloc)	Deux temps	6 bille	pression	Bosch	Vapor	Thermo	Cône	4 vitesses	Cardan	Riley	815×105	semi-elliptique	2 m. 62 1 m. 32	1066 k.
	LION-PEUGEOT (France)	45 Paul Zuccarelli 47 René Thomas	78×156 (monobloc)	2 par cylindre (au-dessus)	3 lisse	pression	Bosch	Claudel	Pompe et nid d'abeilles	Disques	4 vitesses	Cardan	Rudge	Michelin 810 × 90 av. 815×105 ar.	semi-elliptique	2 m. 52 1 m. 30	812 k.
	SCHNEIDER (France)	9 Champoiseau 20 Croquet	80×149 (monobloc)	Sans soupape	3 métal spécial	pression	Bosch	Zénith	Thermo	Cône	4 vitesses	Cardan	Rudge	Michelin	semi-elliptique	2 m. 75 1 m. 35	812 k.
	SINGER (Angleterre)	25 Frank Rollason 39 B. Haywood	80×149 (par paire)	1 admission (au-dessus) 2 échappements	5 métal spécial	pression et barbottage	Bosch	White Poppe	Pompe et tube plat	Cône	4 (3e directe)	Cardan	Stankey	Michelin 820×120	semi-elliptique	2 m. 72 1 m. 35	
	SIZAIRE-NAUDIN (France)	7 Geo. Sizaire 19 Louis Naudin 38 R. Schweitzer	78×156 séparés (boulonnés ensemble)	4 par cylindre (côté opposé)	5 lisse	pression	Bosch (triple)	Zénith	Thermo et ventilateur	Plateaux	4 (4e directe)	Cardan	Rudge	Michelin 820×120	transversale av. semi-ellipt. ar.	2 m. 75 1 m. 30	1016 k
	SUNBEAM (Angleterre)	3 Victor Rigal 16 E. Medinger 17 Gustave Caillois	80×148 (monobloc)	2 par cylindre (même côté)	5 métal spécial	pression	Bosch (double)	Claudel	Pompe et ventilateur	Cône	4 vitesses	Cardan	Goodyear	Michelin	semi-elliptique	2 m.70 1 m. 22	1016 k.
	VAUXHALL (Angleterre)	52 D. Resta 33 A.-J. Hancock 51 W. Watson 54 H. Ferguson	90×118 (monobloc)	2 par cylindre (même côté)	5 lisse	pression	haute tension	Zénith	Pompe et ventilateur	Disques	4 vitesses	Cardan	Rudge	Palmer	semi-elliptique	2 m. 70 1 m. 35	
	VINOT-DEGUIN-GAND (France)	8 Paul Vonlatum 32 Lucien Molon 56 Léon Molon	89×120 (par paire)	2 par cylindre (au-dessus)	3 lisse	pression	Bosch	Zénith	Pompe et ventilateur	Cône	3 vitesses	Cardan	Fer	Continental 805×105	semi-elliptique	2 m. 70 1 m. 35	965 k.

LE CIRCUIT DE DIEPPE

WAGNER
Conducteur de *Fiat*.
(Formule libre.)

RALPH DE PALMA
Conducteur de *Fiat*. (Formule libre.)

BRUCE BROWN
Conducteur de *Fiat*.
(Formule libre).

VONLATUM
Conducteur de *Vinot-Deguingand*.
(Coupe de l'Auto.)

DE VÈRE
Conducteur de *Cote*.
(Coupe de l'Auto.)

GUYOT
Conducteur de *Rolland-Pilain*.
(Formule libre.)

ANFORD
Conducteur de *Rolland-Pilain*.
(Formule libre.)

DERNY
Conducteur d'*Hispano-Suiza*. (Coupe de l'Auto.)

PAUL RIVIÈRE
Conducteur d'*Hispano-Suiza*.
(Coupe de l'Auto.)

PILLEVERDIER
Conducteur d'*Hispano-Suiza*.
(Coupe de l'Auto.)

CARRERAS
Conducteur d'*Hispano-Suiza*.
(Coupe de l'Auto.)

Supplément au nº 718 de la *Vie au Grand Air*.

LES CONDUCTEURS DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

HÉMERY
Conducteur de *Lorraine - Dietrich.*
(Formule libre.)

BABLOT
Conducteur de *Lorraine – Dietrich.*
(Formule libre.)

HANRIOT
Conducteur de *Lorraine - Dietrich.*
(Formule libre.)

HEM
Conducteur de *Lorraine - Dietrich.*
(Formule libre.)

GOUX
Conducteur de *Peugeot.*
(Formule libre.)

BOILLOT
Conducteur de *Peugeot.*
(Formule libre)

THOMAS
Conducteur de *Lion-Peugeot.*
(Coupe de l'Auto.

ZUCCARELLI
Conducteur de *Lion-Peugeot.*
(Coupe de l'Auto.)

DE MARNE
Conducteur de *Grégoire.*
(Formule libre.)

PORPORATO
Conducteur de *Grégoire.*
(Formule libre.)

ROMANO
Conducteur de *Grégoire*
(Formule libre.)

EUG. RENAUX
Conducteur de *Grégoire.*
(Formule libre.)

CAILLOIS
Conducteur de *Sunbeam.* (Coupe de l'Auto.)

RIGAL
Conducteur de *Sunbeam.* (Coupe de l'Auto.)

RESTA
Conducteur de *Sunbeam.* (Coupe de l'Auto.)

MEDINGER
Conducteur de *Sunbeam.* (Coupe de l'Auto.)

LES CONDUCTEURS DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

BARRIAUX
Conducteur d'*Alcyon.*
(Coupe de l'Auto.)

WATSON
Conducteur de *Vauxhall.*
(Coupe de l'Auto.)

FERGUSON
Conducteur de *Vauxhall.*
(Coupe de l'Auto.)

HANCOCK
Conducteur de *Vauxhall.*
(Coupe de l'Auto.)

DURAY
Conducteur d'*Alcyon.*
(Coupe de l'Auto.)

PAGE
Conducteur d'*Alcyon.*
(Coupe de l'Auto.)

LÉON MOLON
Conducteur de *Vinot-Deguingand.*
(Coupe de l'Auto.)

LUCIEN MOLON
Conducteur de *Vinot-Deguingand.*
(Coupe de l'Auto.)

SIZAIRE
Conducteur de *Sizaire et Naudin.*
(Coupe de l'Auto.)

NAUDIN
Conducteur de *Sizaire et Naudin.*
(Coupe de l'Auto.)

GARCET
Conducteur de *Calthorpe.*
(Coupe de l'Auto.)

HORNSTED
Conducteur de *Calthorpe.*
(Coupe de l'Auto.)

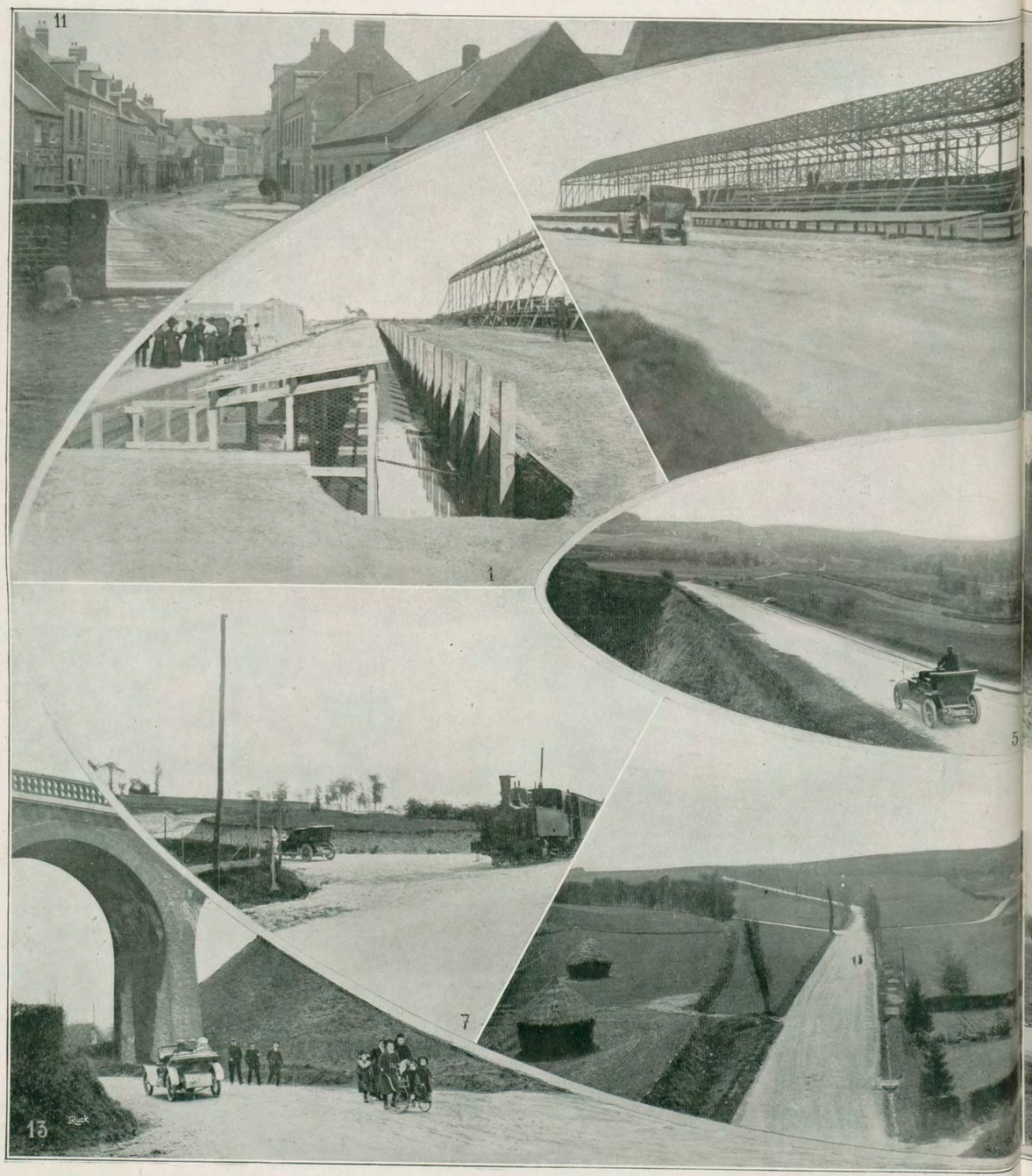
BURGESS
Conducteur de *Calthorpe.*
(Coupe de l'Auto.)

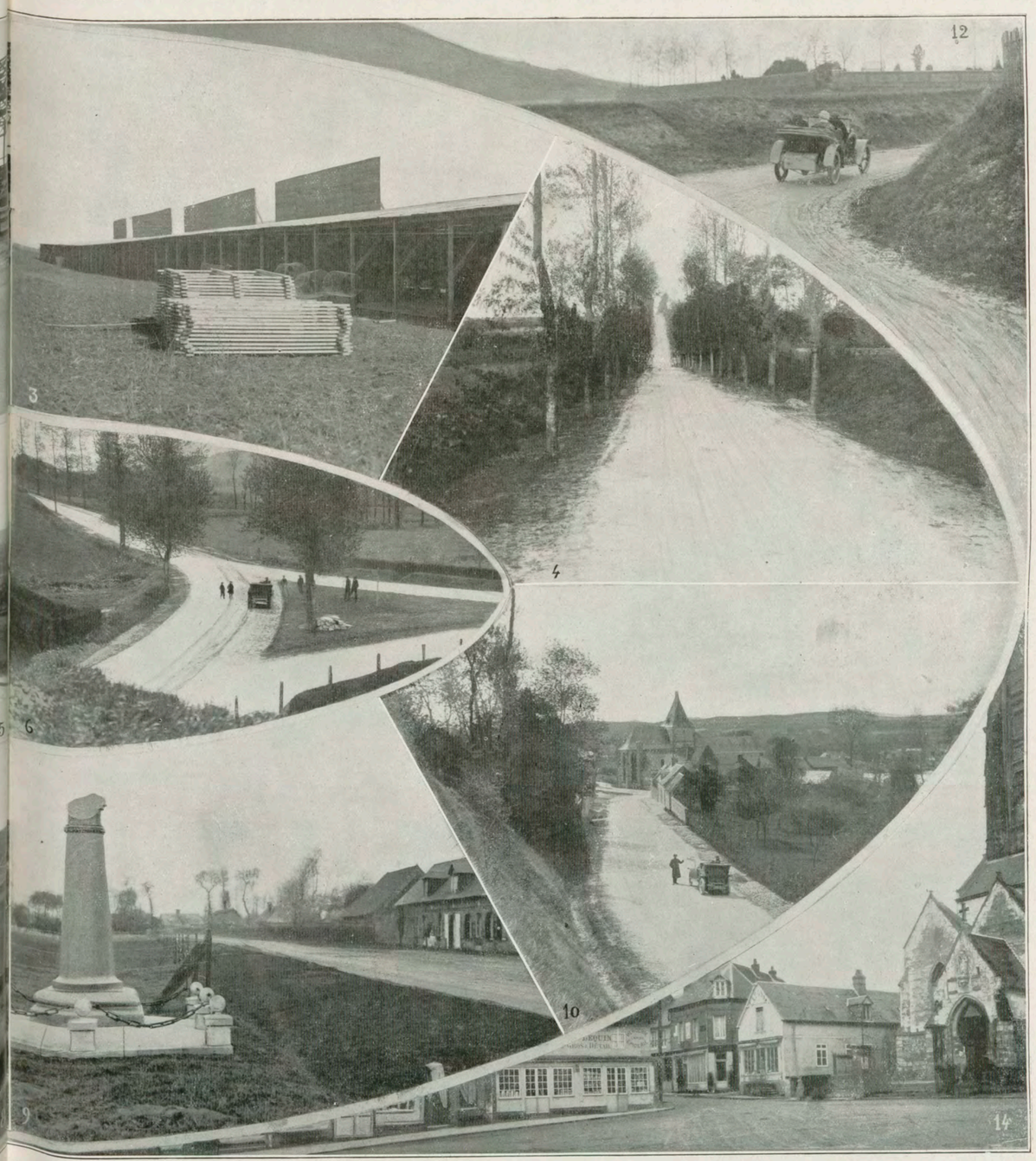
CHAMPOISEAU
Conducteur de *Schneider.*
(Coupe de l'Auto.)

CHRISTIAENS
Conducteur d'*Excelsior.*
(Formule libre.)

GABRIEL
Conducteur de la *Cote.*
(Coupe de l'Auto.)

LES PRINCIPAUX POINTS DE VUE DU CIRCUIT DE DIEPPE

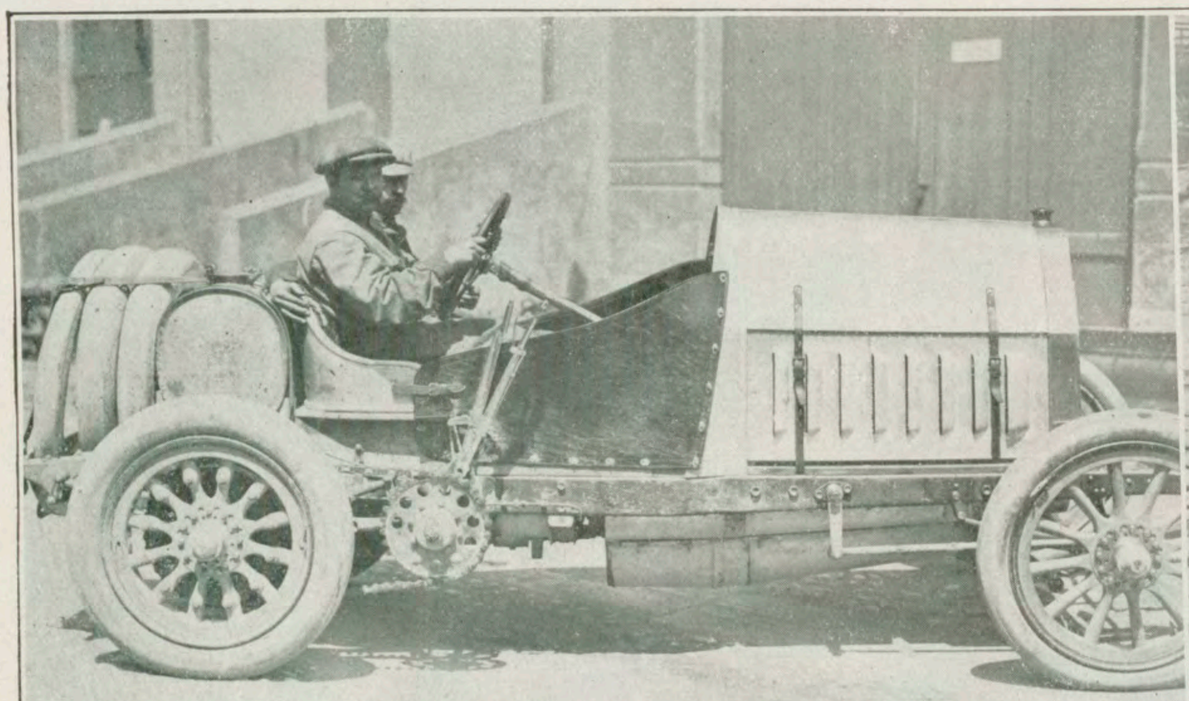




QUELQUES SITES DU GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE-CLUB

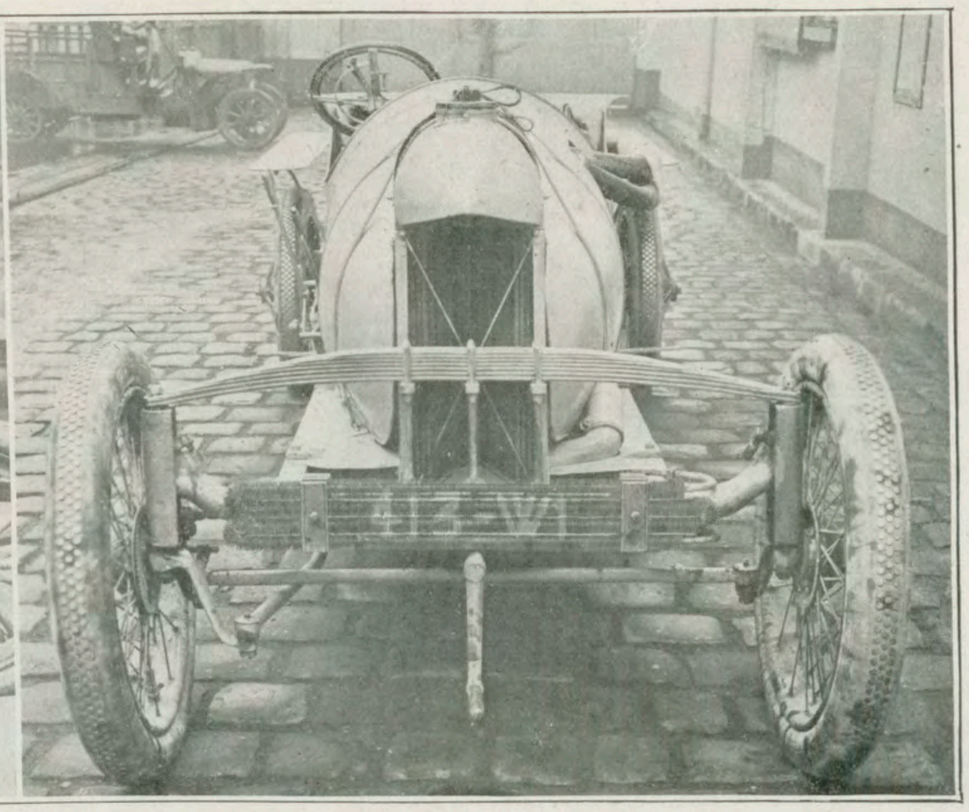
1. Les postes de ravitaillement sont établis en contre-bas de la route pour permettre les réparations rapides. Ils sont installés juste devant les tribunes. — 2. Les tribunes de départ et de l'arrivée en construction. — 3. Les boxes destinés aux voitures, à la fin de la première journée du Circuit. — 4. Dans les fonds de Grèges : cet endroit est très pittoresque, car il permet, de voir la voiture dévaler la descente, gravir la côte et reparaître sur les ondulations les plus lointaines. — 5. La descente sur Ancourt. Cette descente en lacets se termine par un virage en S. — 6. Le virage en S d'Ancourt : on aperçoit les voitures qui débouchent du pont pour tourner brusquement à gauche. — 7. Le virage de Londinières, en S, est situé à l'entrée du pays, à deux pas de la gare du « Tortillard ». — 8. Sur le pont d'Eu. Les voitures ont une sérieuse descente à franchir. Elle se termine par un virage suivi d'une belle ligne droite. — 9. Le monument élevé en souvenir de l'infortuné Albert Clément, le fameux conducteur qui se tua en s'entrainant pour le Circuit de Dieppe. Cette pierre est située à Saint-Martin-en-Campagne où se produisit l'accident. — 10. L'entrée dans Criel : un talus presque à pic domine la route. En bas, un virage brusque devant l'église, le dérapage est à craindre. —11. La traversée de Criel. — 12. L'entrée du virage de Londinières. — 13. L'arrivée à Eu. — 14. L'entrée dans Envermeu.

LES VOITURES DE DIEPPE



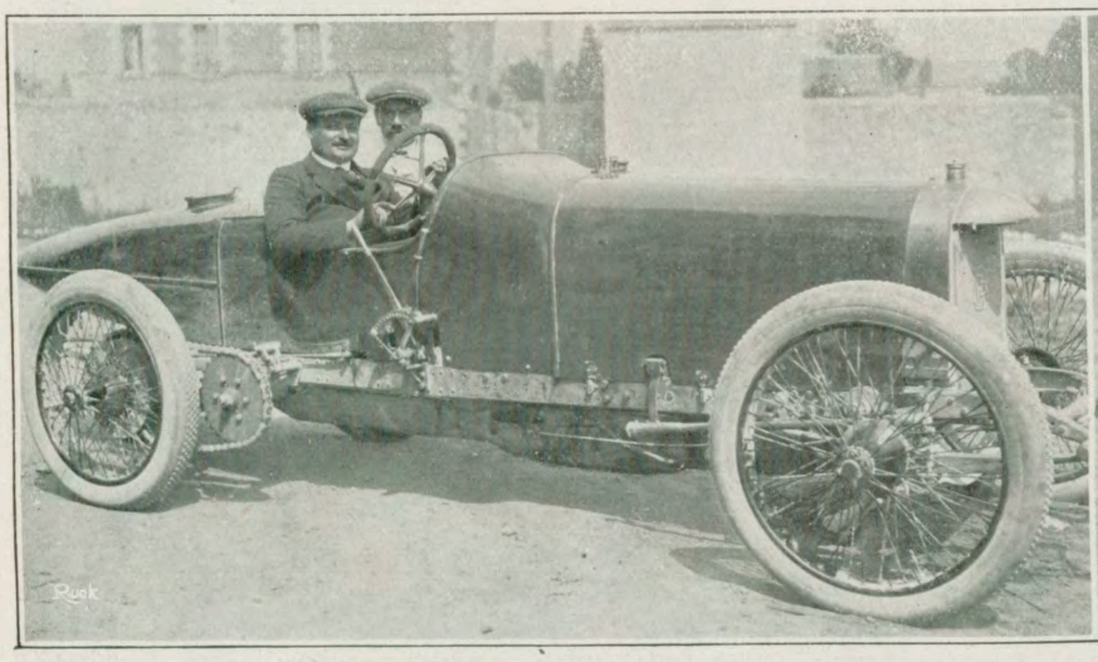
LA VOITURE FIAT

La triomphatrice du Grand Prix de l'Automobile Club de 1907 a une toute première chance, cette année encore, de figurer à l'arrivée, sinon de s'attribuer la victoire. Elle a un moteur de 150 m/m d'alésage et de 200 m/m de course.



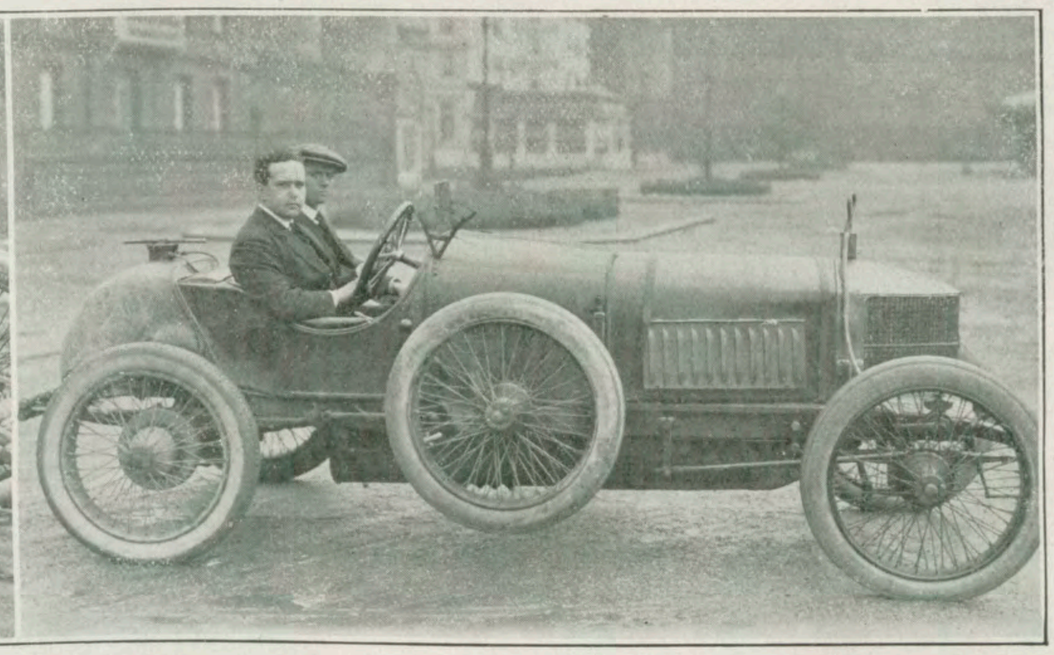
LA VOITURE SIZAIRE ET NAUDIN

Elle est extrêmement rapide, son moteur est un 78×156. Les cylindres sont fondus séparément, mais boulonnés entre eux, de façon à former un bloc, la chemise d'eau est commune aux 4 cylindres



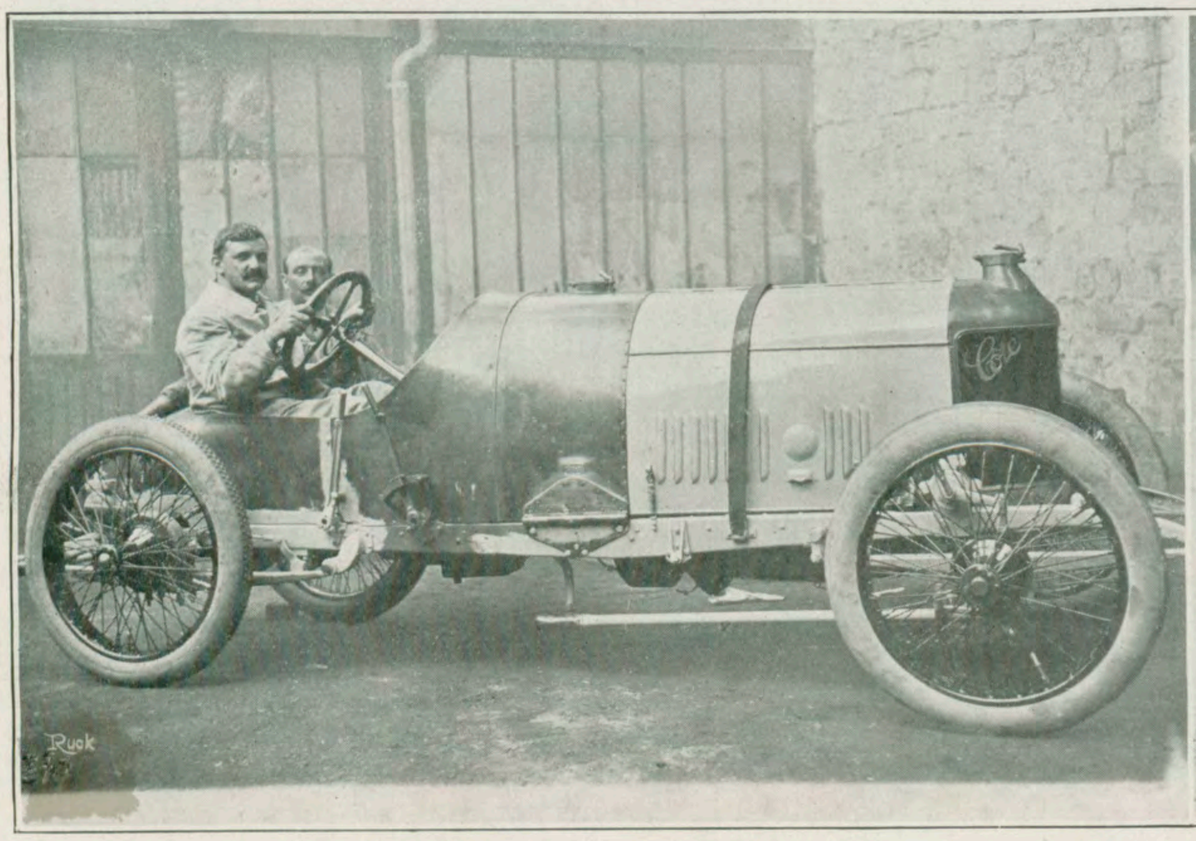
LA VOITURE ROLLAND-PILAIN

Les Rolland-Pilain seront avec les Lorraine-Dietrich et les Fiat, les seules voitures à chaines du circuit de Dieppe, leur moteur, un quatre-cylindres jumelés de 110×165, est d'un excellent rendement.



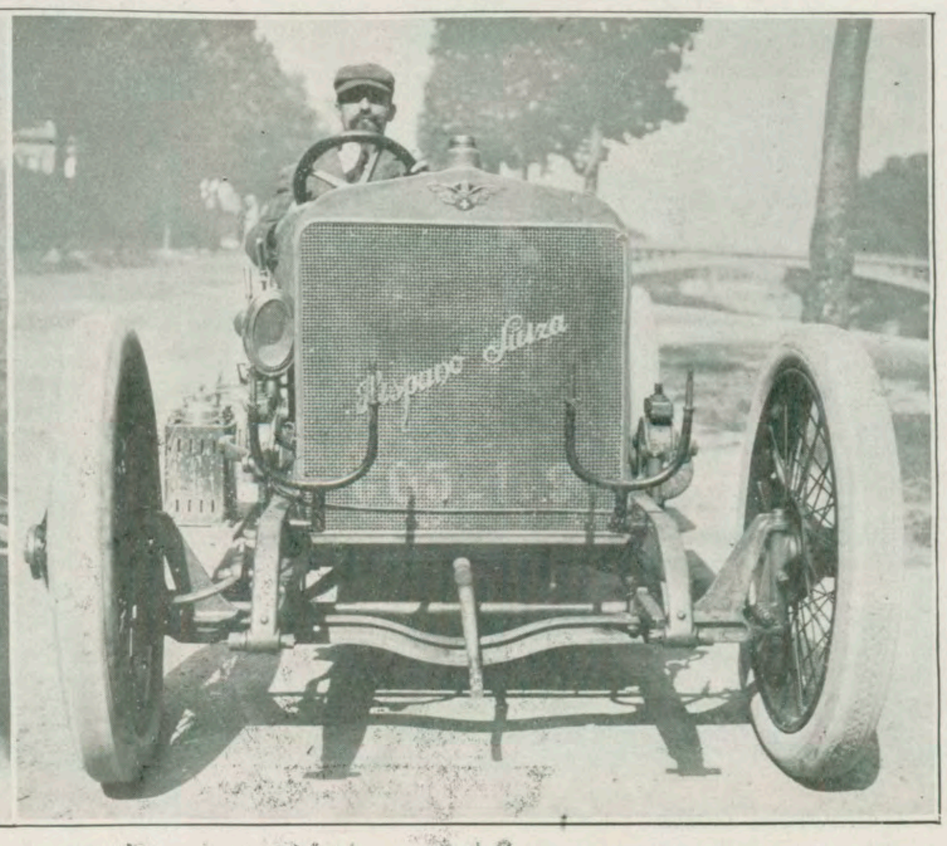
LA VOITURE CALTHORPE

Les trois voitures Calthorpe seront conduites par Garcet, Hornsted, Burgess. La marque Calthorpe est, depuis plusieurs années déjà, une habituée des grandes courses d'automobiles.



LA VOITURE COTE

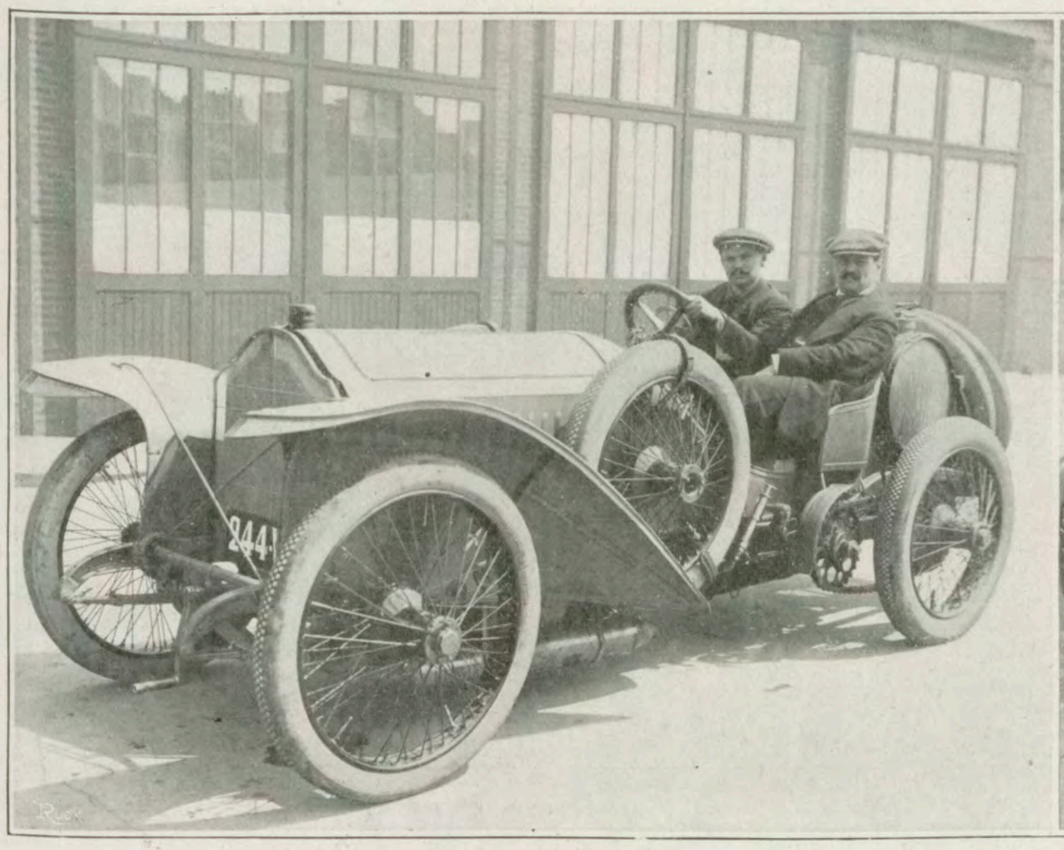
Son moteur est un deux-temps de 89×120. Son premier conducteur est Gabriel, le vainqueur de la première et seule étape Paris-Bordeaux dans la course Paris-Madrid, c'est dire qu'elle est en bonnes mains.



LA VOITURE HISPANO-SUIZA

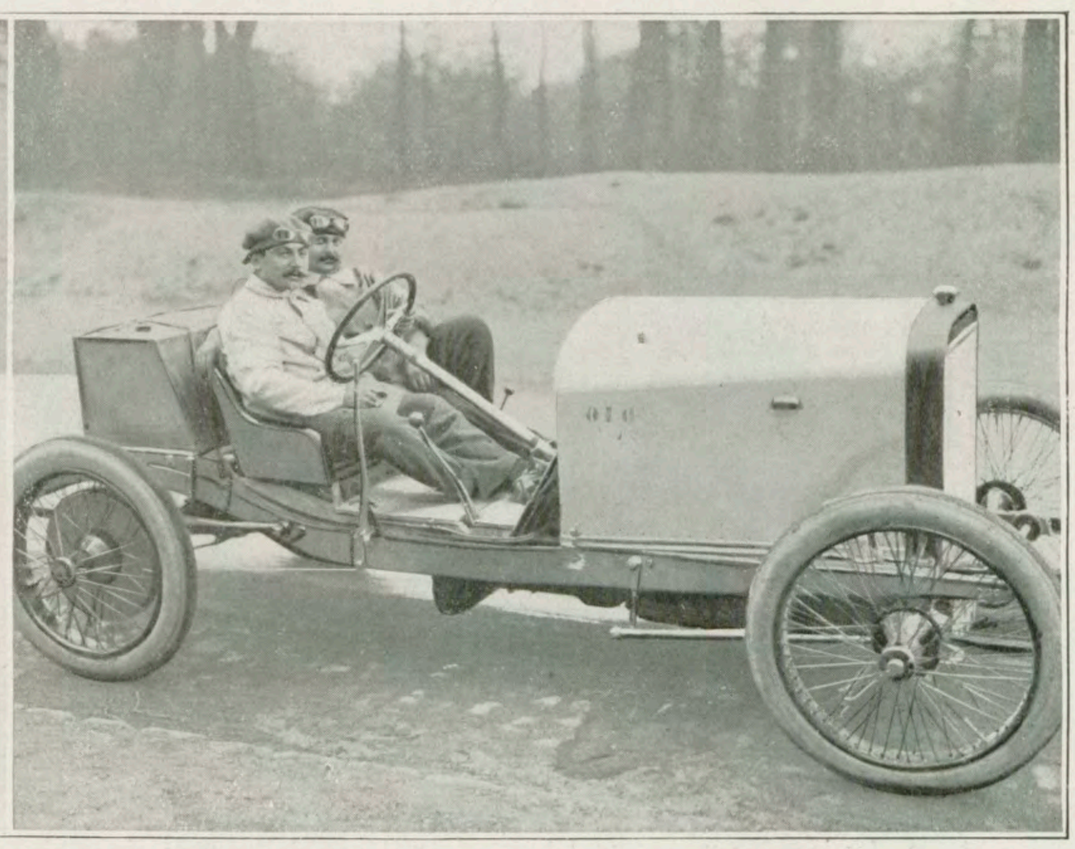
L'équipe des Hispano-Suiza que l'on considérait comme favorite, ne partira pas. Les voitures étaient munies d'un moteur 85×132, donnant une force de plus de 100 chevaux.

LES VOITURES DE DIEPPE



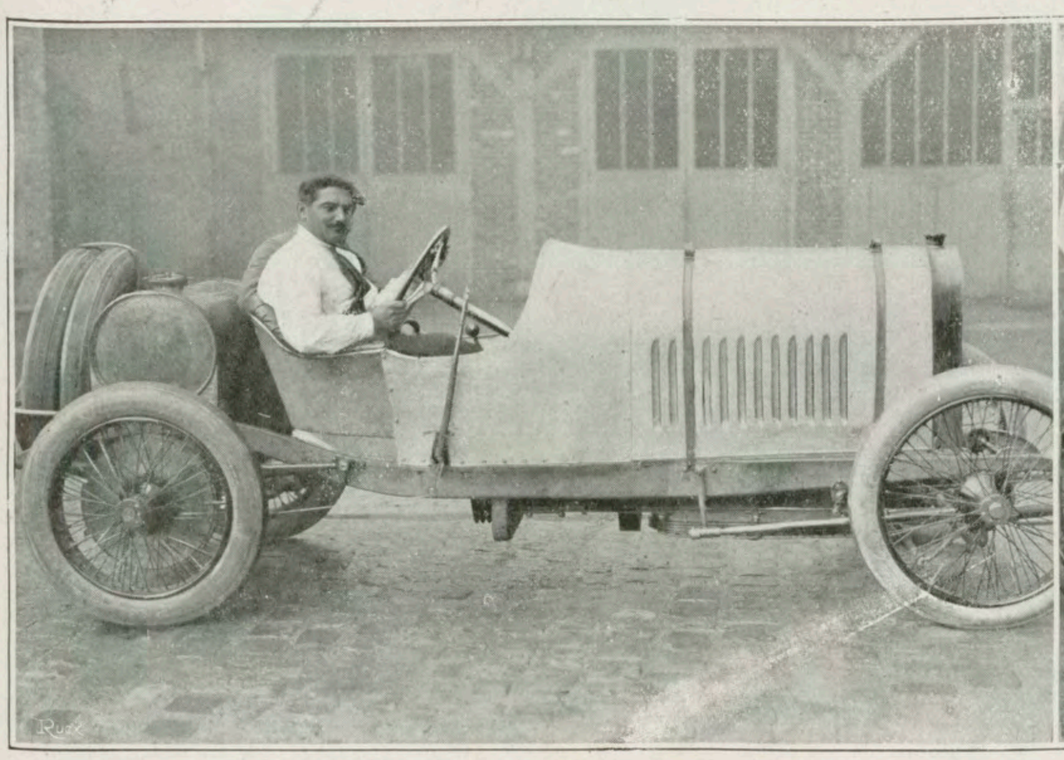
VOITURE LORRAINE-DIETRICH.

Quatre voitures de ce type seront au départ. Hémery qui sera au volant de la première a déjà couru avec elle au meeting du Mans. Le moteur fait 160 chevaux.



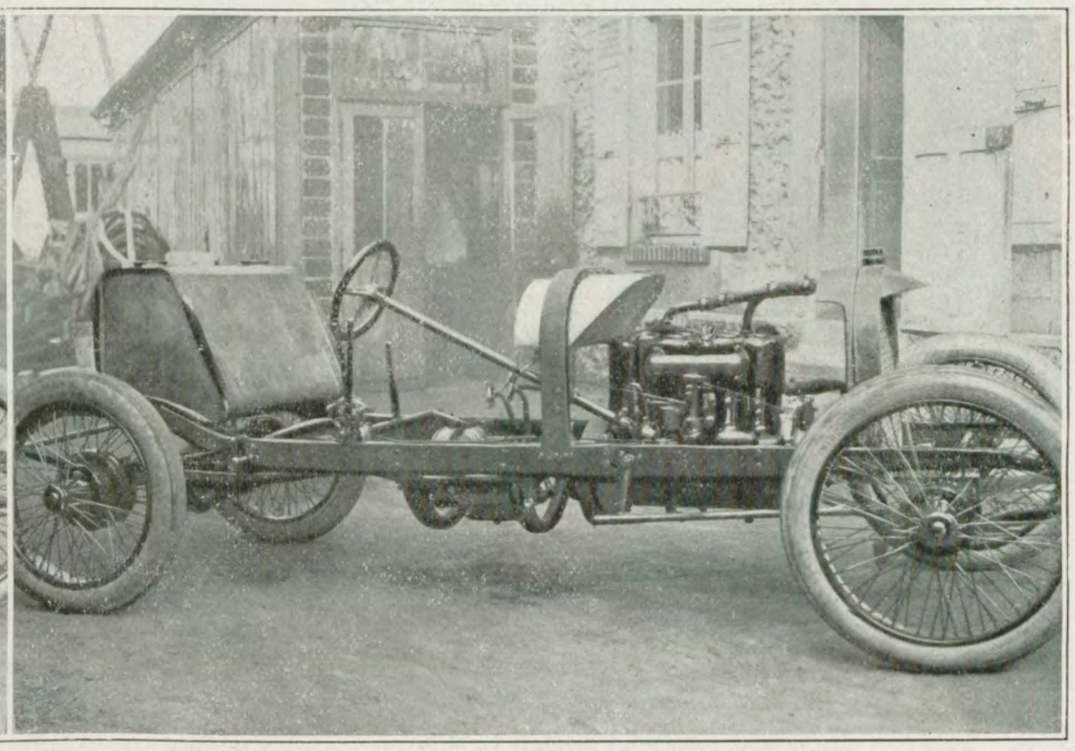
LA VOITURE PEUGEOT.

Elle court la formule libre, la transmission est à cardan. Le moteur est un 110 × 200 traité en monobloc. Il a donné 175 chevaux à 2.200 tours.



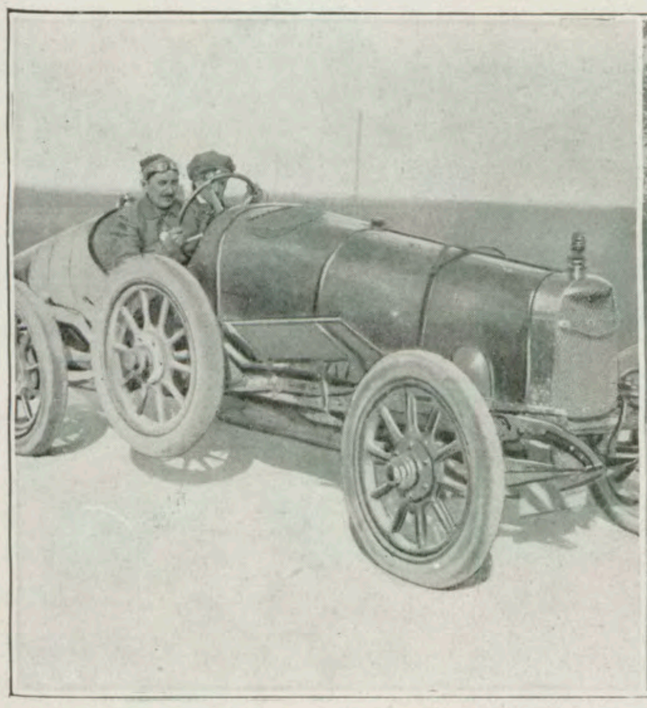
LA VOITURE LION-PEUGEOT.

C'est une voiture très redoutée. Aux essais elle a atteint une très grande vitesse. Son moteur est un 78 × 156 monobloc. Zuccarelli sera au volant de l'une des Lion-Peugeot.



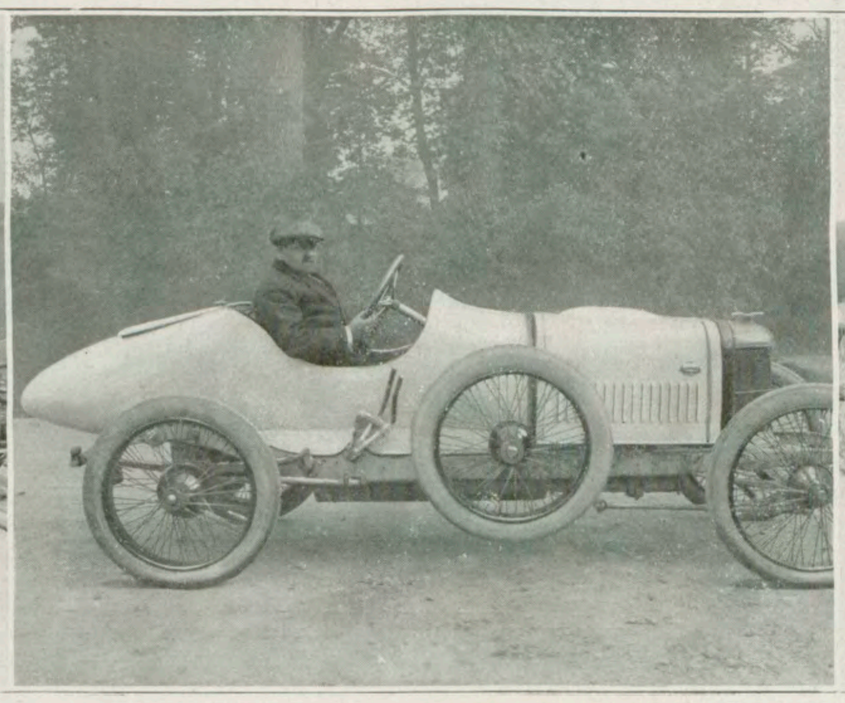
LA VOITURE GRÉGOIRE.

La fameuse équipe Grégoire, composée de Pb. de Marne, Porporato, Romano et de l'aviateur Eugène Renaux, le vainqueur de la Coupe de la Presse, a l'intention de faire parler d'elle.



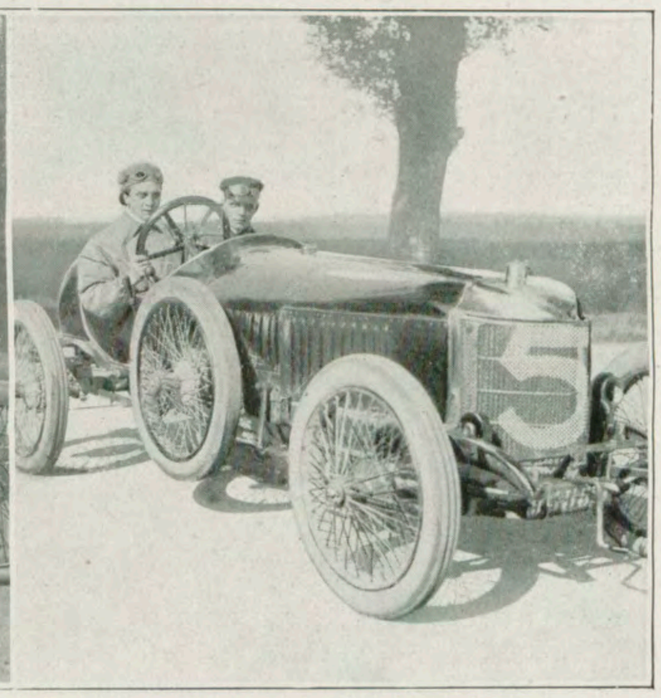
LA VOITURE SUNBEAM.

Elle est munie d'un moteur monobloc de 80 × 148,5, qui donne environ 72 chevaux. Cette voiture dépasse le 130 à l'heure.



LA VOITURE ALCYON.

Elle est presque semblable à la voiture construite en 1911 pour le circuit de Boulogne, mais qui fut prête trop tard. Son moteur, un 85 × 132.

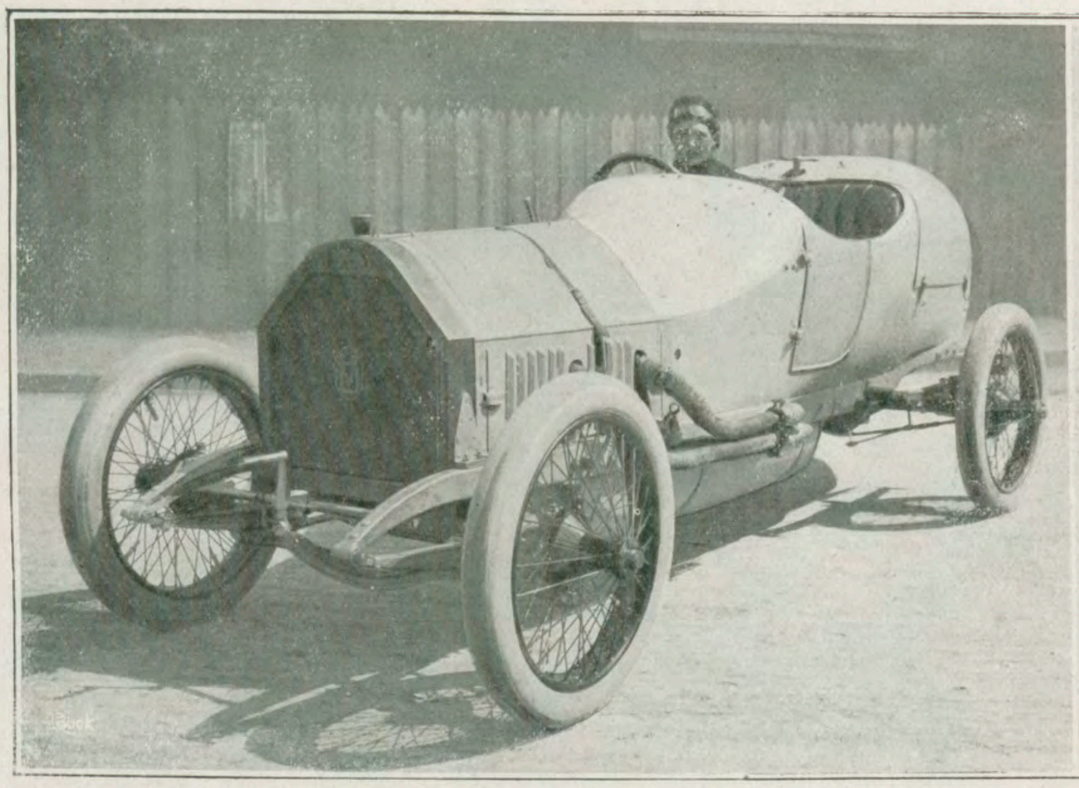


LA VOITURE VAUXHALL.

Quatre voitures de cette marque seront au départ. Le moteur, un 90 × 118, est du type monobloc, c'est le plus petit moteur de Dieppe.

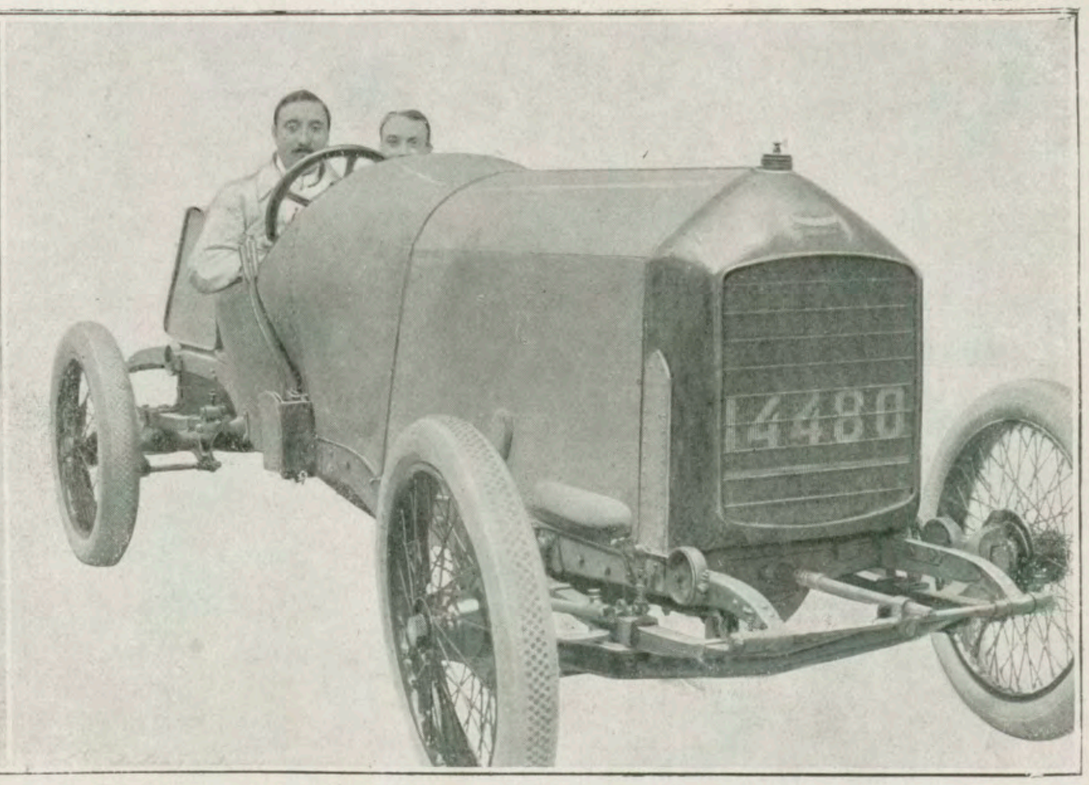
LES VOITURES ET QUELQUES MOTEURS DE DIEPPE

Cl. Paul Heymann.



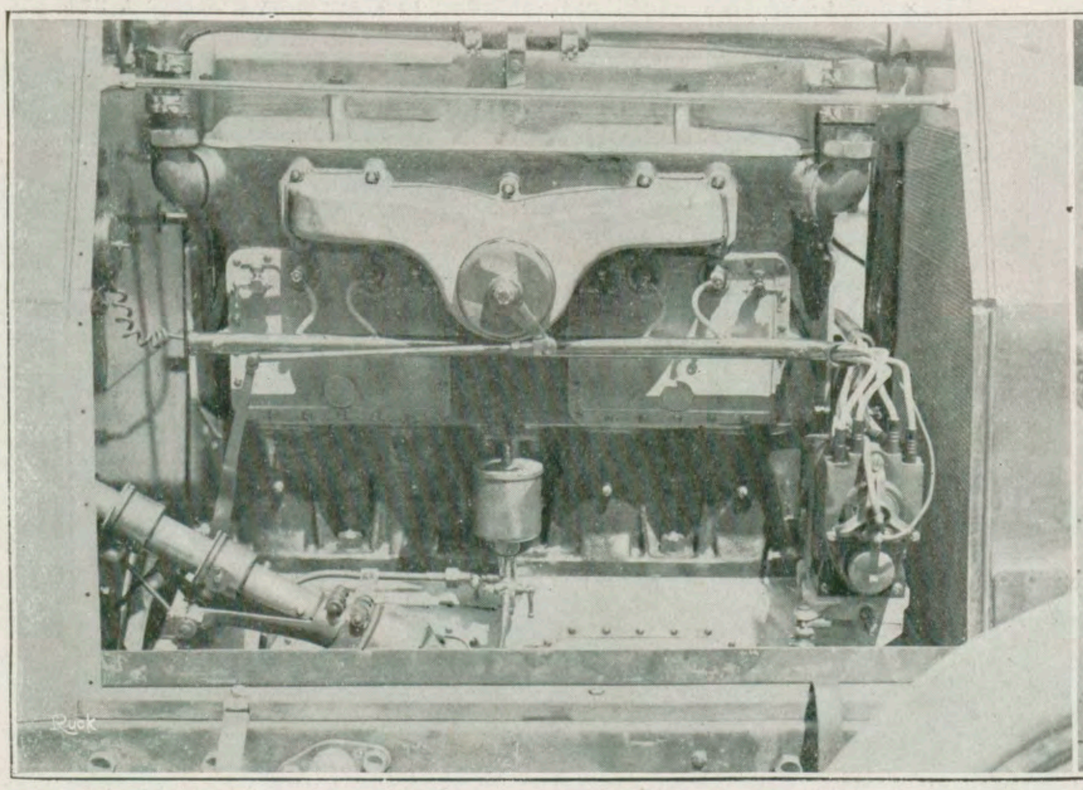
LA VOITURE VINOT-DEGUINGAND.

Léon Molon, Lucien Molon et Vonlatum piloteront les 3 voitures de cette marque. Le moteur est un 4-cylindres de 89×120 par groupes de deux, il donne 50 chevaux à deux mille tours.



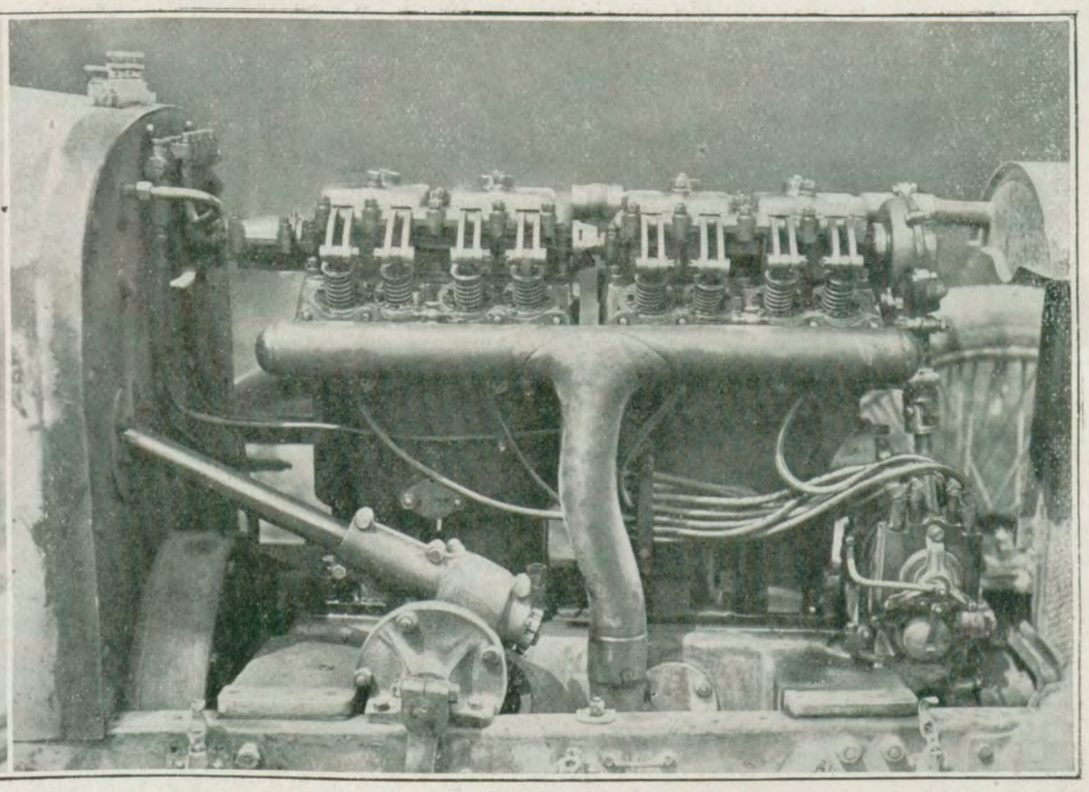
LA VOITURE EXCELSIOR.

C'est une voiture de série à 6 cylindres de 110×160. Le moteur a donné une force de 170 chevaux au frein. Cette voiture sera conduite par Christiaens, l'ancien aviateur.



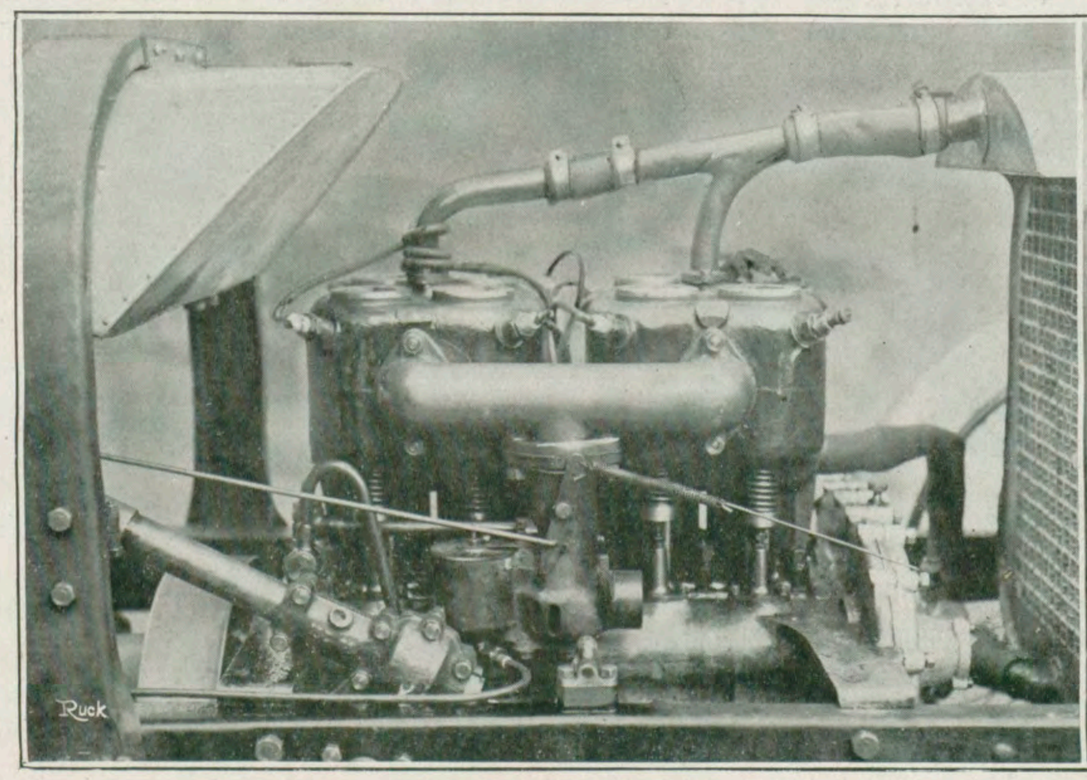
LE MOTEUR DE LA FIAT.

Ce cliché représente le côté de l'aspiration. Ce moteur a une force d'environ 150 chevaux (150×200). Un des grands favoris du Circuit de Dieppe.



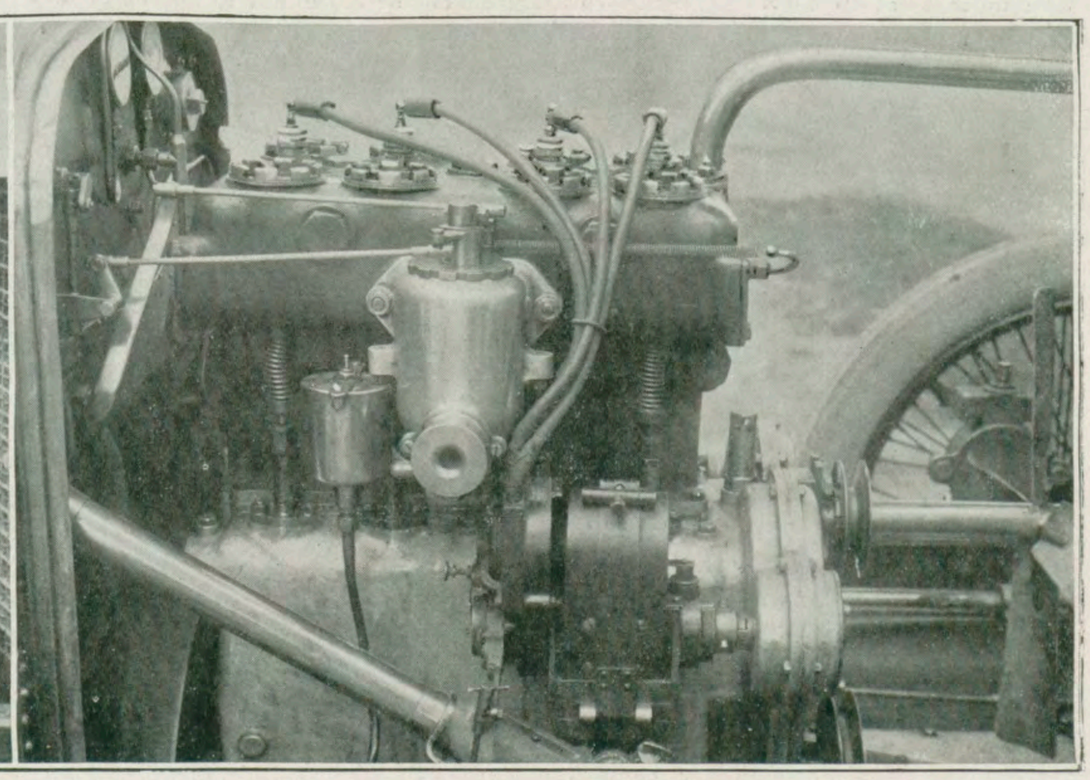
LE MOTEUR DE LA ROLLAND-PILAIN.

C'est un quatre-cylindres jumelés de 110×165, à deux soupapes d'admission et deux soupapes d'échappement par cylindre.



LE MOTEUR DE LA GREGOIRE.

Le moteur qui sera monté sur les Grégoire est un 80×149, 4 cylindres; il comporte deux soupapes d'admission et deux soupapes d'échappement. La voiture Grégoire a 6 vitesses dont deux en prise directe.



LE MOTEUR DE L'HISPANO-SUIZA.

Divers types de moteurs avaient été étudiés pour le Grand Prix de Dieppe et c'est un 85×132 donnant plus de 100 chevaux qui avait été adopté. Le forfait des Hispano-Suiza n'en est que plus regrettable.